AZƏRBAYCAN TEXNIKI UNIVERSITETI NIN NƏZDINDƏ

BAKI TEXNİKİ KOLLECİ.

AVTOMOBİL SƏRNİŞİN DAŞIMALARI FƏNNİNDƏN MÜHAZİRƏ KONSPEKTİ

Müəllim : t.e.ü.f.d. F. E. Şıxəliyev.

AVTOMOBIL SƏRNIŞIN DAŞIMALARI 2.

2022

MÜNDƏRİCAT.

№	Mövzunun adı.	Səhifə.
1	Avtobus daşımalarının idarə edilməsi.	1
2	Sərnişin ANM –nin idarə edilməsinin təşkilati strukturu.	1-2
3.	ANM –də mütəxəssislərə qoyulan tələblər.	2-3
4	Avtobus sərnişin daşımalarında dispetçerləşdirmə	5-6
5	Dispetçer idarəetmə sistemi.	6-7
6	MDS –nın avtobus bölməsinin texnoloji prosesi	7-8
7	Dispetçer nizamlama üsulları.	8-9
8	Sifarişlə işləyən avtobusların idarə edilməsi.	9-10
9	Avtomatlaşdırılmış dispetçer idarəetmə sistemi. ADİS	10-11
10	Minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının kyfiyyətininida masıolunm	11-12
11	Əhaliyə nəqliyyat xidməti keyfiyyətinin normativ göstəriciləri.	12-14
12	Minik taksi avtomobillərinin hərəkətinin dispetçer idarəetmsistemi.	14-15
13	Taksomotor daşımalrında avtomatlaşdırılmışdispetçer idarəetm ADİES-T sistemi	15-16
14	Taxoqraf və onun tətbiq sferası.	16
15	Nəqliyyatın ntelektual idarəetmə sistemi NİİES	17-24
16	Taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları	24-27
17	Taksomotor daşımalarının planlaşdırılması.	28-30
18	Minik taksi avtomobilləri sərnişin daşımalarının texnoloiyası.	31-32
19	Avtomobil taksilərin xətdə iş qrafiki və sürücülərinin rejimi.	32-33
20	Taksi duracaqları şəbəkəsinin optimallaşdırılması.	33-34
21	Avtobus sərnişin daşımalarında keyfiyyətin idarə olunması	34-35
22	Avtobu sərnişin daşımalarında keyfiyyətin qiymətləndirilməsi.	35-36
23	ANM –də keyfiyyətin idarə olunması.	36-37
24	Avtomobil taksilərdəediş haqqının ödəmə qaydası.	37-38
25	Sərnişnlərə sifarişlə taksi xidmətinin təşkili texnoloiyası.	38-40
26	Avtomobil nəqliyyatında sərnişn daşımalarınsertifikatlaşdırılması	40-41
27	Minik avtomobillərindən istifadə texnoloiyası.	4143
28	Sərnişinlərə nəqliyyat xidməti keyfiyyətinin qiymətləndirilməsi	43-44
29	Avtomobil sərnişin nəqliyyatı sürücülərinə olan tələblər.	44-47
30	ədəbiyyat	48

M 1. Avtobus daşımalarının idarə edilməsi.

Sərnişin nəqliyyatından istifadənin səmərəliliyinin artırılmasının ən mühüm ehtiyatlarından biri də hərəkət heyətinin istismarının idarə edilməsi sistemlərinin və üsullarının təkmilləşdirilməsidir. Rəhbərlik fərdlərin fəaliyyətləri arasında uyğunluq yaratmalı və ümumi birləşdirməlidir.Şəhər sərnişin nəqliyyatında nəqliyyat vasitəsini ərdi şəkildə idarə olunsada ,daşıma prosesinin səmərəliliyinin artırılması üçün dıgərləri ilə əlaqələndirilməlidir.Nəqliyyatda idarəetməobyekti olan istehsal prosesləri mürəkkəb və müxtəlifdir. Belə ki ,əsas kateqoriya işçilərin (sürücülərin)istehsal fəaliyyəti şəhər, şəhərətrafı, şəhərlərarası marşrutlar üzrə nəqliyyat müəssisələrindən kənarda həyata keçirilir. gün ərzində hər bir sürücü ilə sərnişinlər arasında çoxlu sayda birbaşa əlaqələr olur ki ,bu da istehsal vəziyyətləri dəfələrlə dəyişməsidir.Hər hansı xarici təsirdən asılı olmayaraq sərnişinlərin daşınması ciddi şəkildə yerinə yetirilməlidir.Şəhər sərnişin nəqliyyatının idarəetmə forma və metodları seçilərkən və təkmilləşdirilərkən nəqliyyatın xüsusi iş şəraitinə təsir edən amillər nəzərə alınmalıdır.

İdarə etmək, qabaqcadan görmək, təşkil etmək, sərəncam vermək, əlaqələndirmək və nəzarət etmək deməkdir

Sərnişin avtomobil nəqliyyatı sıstemi özündə aşağıdakı alt sistemləri birləşdirir :daşıma proseslərin təşkili ;hərəkət tərkib ,onların təmiri və onlara texniki qulluq ;sərnişin nəqliyyat vasitələrinin saxlanması üçün bina və tikililər ; rabitə vasitələri və kadrlar . Sistemin səmərəli işləməsi bütün alt sistem elementlərinin tam uyğunluğu və əlaqələndirilmiş inkişafını nəzərdə tutur

Rasional idarəetmə sistemi sərnişindaşıma ictimai nəqliyyatının səmərəli fəaliyyətinin son məqsədinə vaxtında nail olunmasına və təmin olunmasını təmin edir.

Sərnişin daşımalarının rasional idarə edilməsi daşıma prosesinin səmərəliliyini artırmaqla ,nəqliyyat vasitələrininin istifadə səmərəliyini təmin etməklə əhalini daşımalara olan tələbatını tam ödənməsini təmin edir.

Daşıma prosesinin yüksək səmərəliliyi ,əhalinin daşımalara olan artan tələbatının tam və vaxtında yerinə yetirilməsi ,sərnişinlərə xidmət keyfiyyəti və mədəniyyətinin artırılması sərnişin avtomobil nəqliyyatının istismar fəaliyyətinə daha təkmil idarəetmə sisteminin tətbiq edilməsi şəraitində əldə edilir.

İdaretmə dedikdə, son məqsədə ən az məsrəflə nail olmağı təmin edən qarşılıqlı əlaqəli keyfiyyət kompleksi başa düşülür .Sərnişin avtomobil nəqliyyatının son məqsədi əhalinin nəqliyyat tələblərini tam ödənilməsi , sərnişinlərə mədəni və keyfiyyətli xidmətin göstərilməsidir. Sərnişin avtomobil nəqliyyatı sistemi özündə bir sıra qarşılıqlı əlaqəli və kompleks fəaliyyət göstərən alt sistemləri birləşdirir :

1.Nəqliyyat prosesinin təşkili ;
1. Hərəkət tərkibi (avtobus və minik avtomobilləri parkının tipajı və strukturu ;)
2. Avtomobillərin təmiri və texniki qulluğun, təmirinin istehsalat bazası ;
3. Avtomobil nəqliyyatının bina və qurğuları ;
4. Idarəetmə və rabitənin texniki vasitələri ;
5. Fəhlə , mühəndi-texniki işçilər və qulluqçular ,elmi və layihə təşkilatlarının kadrları ;
6. Sistemin idarəetmə orqanları ;
7. Planlaşdırma və maliyə təşkilatları .

Sənişin avtomobil nəqliyyatı sisteminin səmərəli fəaliyyəti üçün bütün alt sistemlərin tam uyğunluğu və razılaşdırılmış inkişafı şəraitində əldə olunur .Sərnişin avtomobil nəqliyyatı sisteminin əsas bəndi olan nəqliyyat prosesi üç əsas hissəyə bölünür :

-hərəkət tərkibinin saxlanması ;

-avtomobillərin texniki qulluq və təmirinin texnologiyası ;

-daşıma prosesi .

Sərnişin avtomobil nəqliyyatında əsas bənd və bilə vasitə son məqsədi yerinə yetirən daşıma prosesidir .

M. 2.SərnişinA.N-nın idarə edilməsinin təşkilatı strukturu .

Ümümi təyinatlı AN sisteminə rəhbəriyi nəqliyyat nazirliyi, idarə tabeliyində avtomobil parkına isə uyğun nazirlik , müəssisə və təşkilatlar yerinə yetirir . Azərbaycan Respublikasında sərnişin AN -nın işinə nəqliyyat nazirliyini avtomobil nəqliyyatı departamenti rəhbərlik edir . Ümümi təyinatlı sərnişin AN-nın təşkilatı strukturu özündə aşağıdakıları birləşdirir :

Sərnişin avtomobil nəqliyyatı müəssisələri ; avtonəqliyyat istehsalat birlikləri ; avtovağzal və avto stansiya istehsalat birliyi , sərnişin avtomobil nəqliyyatının baş idarəsi və avtonəqliyyat konserni

Sərnişin avtomobil nəqliyyatı sisteminin idarə edilməsi iki , üç və dörd pilləli sistemlər əsasında yerinə yetirilir . Bəzi iri şəhərlər üçün ümümi təyinatlı sərnişin AN yerli icra hakimiyyəti sisteminə daxil olur . məsələn : Bakı , Moskva , Sankt- Peterburq və s. AN müəssisə və birlikləri öz tərkibində beş əsas xidməti birləşdirir

1 .Hərəkət tərkibin saxlanması , texniki qulluq və təmir ;

2. istismar (daşıma prosesinin planlaşdırılması , təşkili və idarə edilməsi)

3.Hərəkət təhlükəsizlik ;

4.iqtisadi (istehsal fəaliyyətinin planlaşdırılması ;

5.kadr.

Sərnişin AN idarələrinin istismar xidməti aşağıdakı kompleks məsələləri həll edir :

- Daşımaların yerli şəraitə uyğun planlaşdırılması və avtobus və taksilərin hərəkətinin təşkilinin səmərəli idarəetmənin işlənməsi ;
- Hərəkət tərkibinin hərəkətinə dispetçer idarəetmənin tətbiqi nin və fəaliyyətinin təmini ;
- Gedişə minimum vaxt sərfi ilə sərnişinlərin tam vaxtında ,təhlükəsiz və rahat daşınmasının təmini ;
- Hərəkət tərkibinin səmərəli istifadəsini və ediş haqqının tam yığılmasının təmin edilməsi ;
- Istismar xidmətinin işçilərinin məhsuldar işi üçün normal şəraitin yaradılması.

M. 3.ANM -də mütxəssislərə olan tələblər.

Ali və ya orta ixtisas təhsil ocağınıbitirən mütəxəssis bitirdikdən sonra mütəxəssiskimi avtonəqliyyat vasitələrinə texniki xidmət və təmir sahəsində peşəkar fəaliyyətə hazır olmalıdır. Müxtəlif təşkilati-hüquqi mülkiyyət formalı avtonəqliyyat kompleksinin müəssisə və təşkilatlarında, elmi-tədqiqat, layihə-konstruktor və texnoloji təşkilatlarda, avtomobil nəqliyyatı və avtomobil təmiri müəssisələrində

və avtomobillərə texniki xidmət stansiyalarında texniki xidmət və texniki xidmətin göstərilməsi üçün texnoloji prosesin bilavasitə təşkilatçısıdır. avtomobilin təmiri və praktikada rast gəlinən bir çox digər məsələlərin həlli yollarını bacarmalıdır . Aşağıdakı əsas fəaliyyətlər var:

- istehsal və texnoloji:

• normativ-texniki sənədlərin tələblərinə uyğun olaraq avtonəqliyyat vasitələrinə və nəqliyyat vasitələrinə texniki qulluq və təmir;
• avtomobil nəqliyyatının istismarı zamanı dəyişdirilmək üçün avtomobilin komponentlərinin və birləşmələrinin seçilməsi; nəqliyyat vasitələrinə texniki qulluq və təmir;
• müəssisələrin texnoloji avadanlıqları üçün materiallardan səmərəli istifadə;
• avtonəqliyyat vasitələrinə texniki qulluq və təmir üçün avadanlıqların sazlanması və istismarı;
• nəqliyyat vasitələrinintexniki qulluq,təmir işlərinə və nəqliyyat vasitələrinin istismarı zamanı ona texniki nəzarət;
• standart və sertifikatlaşdırma sınaqlarının aparılması;
• nəqliyyat vasitələrinin və nəqliyyat avadanlığının istismarının, saxlanmasının, texniki xidmət göstərilməsinin, təmirinin ekoloji təhlükəsizliyinin təmin edilməsində iştirak. axtarış və fundamental tədqiqatların nəticələr ilə tanışlıq;
• peşəkar və ictimai tədbirlərdə,seminar və konfranslarda fəal iştirak.

Təşkilati və idarəetmə:
• ifaçılar kollektivinin işinin təşkili;
• istehsal işinin planlaşdırılması və təşkili;
• avtonəqliyyat vasitələrinə texniki qulluq və təmir zamanı təhlükəsiz işin təşkili;
• qeyri-standart vəziyyətlərdə işləri planlaşdırarkən optimal həll yollarının seçilməsi;
• işlərin keyfiyyətinə nəzarətin həyata keçirilməsi;
• istehsal fəaliyyətinin iqtisadi səmərəliliyinin qiymətləndirilməsində iştirak;
• nəqliyyat vasitələrinin və avadanlıqların istismarı, texniki xidməti, təmiri və saxlanması üçün rasional standartların seçilməsi;
• məhsul və xidmətlərə texniki nəzarətin həyata keçirilməsi;
• istehsal sahəsində təhlükəsizliyin təmin.

Yüksək peşəkar bilik və bacarıqlar:
• texniki xidmətin məqsədlərini, nəqliyyat qanunvericiliyinin əsaslarını və məzmununu bilmək;
• sənayenin və müəssisələrin idarə edilməsinin iqtisadi üsul və mexanizmlərini başa düşmək;
• öz fəaliyyət sahəsində marketinq təhlili aparmaq bacarığı;
• müasir avtonəqliyyat vasitələrinin dizaynı, onlara texniki xidmət və təmir, texnoloji avadanlıq və materiallar haqqında biliklər;
• normativ-texniki sənədlərin aparılmasının əsaslarını bilmək və onu praktikada tətbiq etmək bacarığı;
• texnoloji prosesləri və avtomobilə texniki qulluq, təmir, saxlama və yanacaq doldurma üsullarını bilmək;
• elmi-texniki ədəbiyyatla (statistik hesabat, arayış kitabçaları, standartlar, jurnallar) işləmək, lazımi məlumatları əldə etmək bacarığı;
• ən azı bir xarici dil bilikləri;
• yeni informasiya texnologiyalarına sahib olmaq və onlardan praktikada istifadə etmək (PC, şəbəkələr, serverlər, İnternetvə s.);
• iş yerinizi təşkil etmək və layiqli görkəmi saxlamaq bacarığı.
• texniki əməliyyatın nəzəri əsaslarını bilmək, onlardan praktikada istifadə etmək bacarığı;
• yerli və xarici təcrübəni ümumiləşdirmək və istifadə etmək bacarığı;

• nəqliyyatın inkişafının əsas meyillərini dərk etmək,elmi-texniki tərəqqinin proqnozlarını və istiqamətlərini bilmək;
• sənayedə,nəqliyyatda o cümlədən axtarış və fundamental tədqiqatların nəticələri ilə tanışlıq;
• peşəkar və ictimai tədbirlərdə (seminarlar, konfranslar, sərgilər və s.) fəal iştirak;
• özünütənqid və öz ixtisasının, öyrənmə qabiliyyətinin sistemli şəkildə təkmilləşdirilməsi;

ANM –nin istismar şıbəsinin əməkdaşlarına bir sıra tələblər irəli sürülmüşdür . Belə ki , sərnişin nəqliyyat vasitələrini idarə edən sürücülər **D** ateqoriyalı sürücülük vəsiqəsi olmaqla yaşı 20 -dən çox olmalıdır .Nəqliyyat vasitələrinin istismarı və yol hərəkətinin təhlükəsizliyi ilə bir başa kontaktda olan rəhbər işçilər və mütəxəssislər beş ildə bir dəfə peşəkar hazırlıq kurslarında təcrübə keçməlidirlər. Lakin ali və orta ixtisas məktəblərini yenicə qurtarmış gənc mütəxəssislər birinci beş il müddətində bu ixtisasartırma kurslarına cəlb oluna bilməzlər . Qanunvericiliyə uyğun olaraq mütəxəssislər üçün inzibati ,intizam və cinayət məsuliyyəti kimi cəza tədbirləri də nəzərdə tutulub. Məsələn avtomobil nəqliyyatı vasitələrini nasaz vəziyytdə xəttə buraxmaq , müvafiq sertifikat və lisenziyası olmadan sərnişin daşımaların sürücünü cəlb etmək ,sürücülərin iş və istirahət rejimlərinin və digər əmək qanunvericiliyi qaydalarının pozulmasına görə cinayət məsuliyyəti müəyyən olunmuşdur .Xəttə tələb olunan sayda və vaxtda avtobus buraxılmadıqda intizam tədbirləri görülə bilər. Rəhəbər işçilər və mütəxəssilər mütəmadi öz nəzəri və təcrüni biliyni artırmalı ,İKT-dən istifadə etməyi bacarmalı ,beynəlxalq təcrübəni öyrənməli və onun tətbiqini bacarmalıdır.

Daşımaların təşkili üzrə mütəxəssis avtobusların hərəkət cədvəllərini tərtib etməyi bacarmalı,sistematik olaraq sərnişin axınının öyrənilməsini təşkil etməyi ,onun analizini aparməyi ,daşımaçılarla bağlanan müqavilələrin icrasına nərati həyata keçirməli , istismar göstəricilərinin uçot və nalizini aparmaq, sərnişinlərə nəqliyyat xidmətinin keyfiyyət göstəricilərini uçot və analizini aparmaq və normativ östəricilərini təkmilləşdirməyi bacarmalıdır .Eyni zamanda sərnişin axınının intensivliyində asılı olaraq qabaqcadan ,cari ,şəhərlərarası ,şəhərətrafı bilet kassaların işini təşkil etməkvə kassalarda bilet satışına nəzarəti təşkil etməyi bacarmalıdır .

M. 4.Avtobus daşımalarında dispetçerləşdirmə.

Dispetçerləşdirmə dedikdə, avtobusların hərkətinin bir mərkəzdən idarə edilməsi , yəni mərkəzləşdirilmiş idarə edilməsi başa düşülür. Dispetçer sistmi olmayan şəhərlərdə avtobusların hərəkətə rəhbərlik xətti dispetçerlər tərəindən son dayanacaqlarda yerinə yetirilir .Bu avtobusların hərəkətinin qeyri mərkəzləşdirilmiş idarə olunmasıdır və dispetçer idarəetmə sisteminə aid deyildir .Dispetçerləşdirmə aşağıdakıları yerinə yetirir :

-avtobusların aktiki hərəkətinin marşrut cədvəlinə uyğunluğuna nəzarət ;

-avtobus marşrutlarında sərnişinlərə xidmət keyiyyətinə və vəziyyətinə nəzarət ;

-avtobusların hərəkət cədvəlindən kənar çıxmaları zamanı hərəkətin nizamlanması və pozulmuş hərəkətin bərpa edilməsi .

Avtobusların hərəkət müntəzəmliliyi.Marşrutda avtobusların hərəkəti o zaman müntəzəm hesab olunur ki ,avtobuslar reysə vaxtında yola düşsünlər , bütün dayanacaülardan onlar arasında hərəkət intervalı cədvələ uyğun olaraq özlənilsin və avtobuslar son dayanacağa dəqiq müəyyən olunmuş vaxtda gəlsinlər.

Hərəkət müntəzəmliliyi iki şərt in ödənilməsi zamanı təmin olunur. marşrut cədvəlində nəzərdə tutulmuş bütün reyslərin 100% yerinə yetirilməsi (lazımi şərt)

Avtobus sürücüləri tərəindən hərəkət cədvəlinin dəqiq gözlənilməsi və hər bir reysin müntəzəmliliyinin təmin olunması (kafi şərt)

Reys o zaman müntəzəm sayılır ki ,avtobus sürücüləri başlanğıc məntəqədən dəqiq cədvəl üzrə nəzərdə tutulmuş vaxtda yola düşsün , bütün aralıq nəzarət məntəqələrini (hər 15-25 dəqiqə hərəkətindən bir qoyulan) vaxtlı – vaxtında müntəzəm (kənara çıxma buraxıla bilən həddən çox olmamaqla) keçsin və son məntəqəyə dəqiq cədvəl ilə gəlsin . Səbəbəbində asılı olmayaraq kənar çıxmalar buraxıla bilən həddən çox olduqda reys qeyri- müntəzəm hesab olunur. Beləliklə ,müntəzəm reyslə avtobusarın marşrutda müntəzəm hərəkətini ərqləndirmək lazımdır . Ayrı-ayrı reyslər müntəzəm ola-ola hərəkət müntəzəmliliyi alınmaya bilər . Hərəkət müntəzəmliliyinə nəzarət aşağıdakı sxemlər üzrə ola bilər :

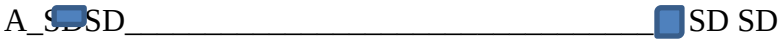
1.Bir son dayanacaqda qeyri- mərkəzləşdirilmiş şəkildə yerinə yetirilən nəzarət

A SD_____B

2.Bir aralıq dayanacaqda qeyr- mərkəzləmdirilmiş nəzarət.



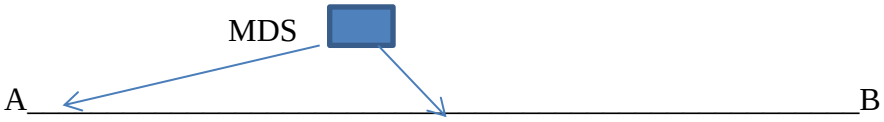
3.Son dayanacaqda qeyri mərkəzləşdirilmiş nəzarət.



4.Mərkəzləşdirilmiş qaydada (teleon və ya induktiv əlaqəli) bir son dayancaqda nəzarət .



5.Mərkəzləşdirilmiş qaydada bir , qeyri-mərkəzləşdirilmiş ikinci dayanacaqda nəzarə



6. İki son dayanacaqda mərkəzləşdirilmiş nəzarət .

7. iki və daha çoxaralıq məntəqədə mərkəzləşdirilmiş nəzarət .

8.iki son və bir aralıq məntəqədəmərkəzi dispetçer stansiyası tərəindən aparılan nəzarət .

9.iki son və iki və daha çox aralıq mənqədə mərkəzi dispetçer stansiyası tərəindən nəzarət.

Avtobusların hərkətinə qeyri- məkəzləşdirilmiş nəzarət lazımi səmərəni vermir və dispetçer idarə etmə sisteminə aid deyildir.

Komputerin iştirakı ilə mərkəzləşdirilmiş avtomatlaşdırılmış və avtomatik dispetçer nəzarət və idarəetmətnin tətbiqi dispetçer idarəetməsinin ən ali ormasıdır. Müntəzəm hərəkət zamanı sərnişin avtobus daşımalarına inamı artır . Sərnişinlərin marşrutlar arasında paylanması daha müntəzəm olur.Avtobusların hərəkət müntəzəmliliyi aşağıdakı kimi təyin olunur.

$$\mathbf{M}=\frac{R^f}{R_c}=\frac{R_f-R_f^{qm}}{R_c} \quad (1)$$

Burada R^f -cədvəl üzrə aktiki yerinə yetirilən reyslərin sayı .

R_c - cədvəldə nəzərdə tutulan reyslərin sayı.

R_f^{qm} - qeyri müntəzəm yerinə yetirilən reyslərin sayı.

M. 5.Dispetçer idarə etmə sistemi .

Dispetçer idarəetmə sistemi bütün avtobus şəbəkəsində hərəkətə nəzarəti və operativ idarəetməni təmin edən mərkəzlşdirilmiş idarəetmə sistemidir .Dispetçer idarə etmə sistemi (DİS)əhalinin sayından ,nəqliyyat və marşut şəbəkəsinin inkişaından , nəqliyyat növlərinin və hərəkət tərkibinin sayından , daşıma həcmindən asılı olmayaraq bütün şəhərlər üçün eynidir. Avtobusların hərəkətinə dispetçer idarəetmənin tətbiqi qarşılıqlı əlaqəli üç məsələnin həllini tələb edir :

-dispetçer xidmətinin təşkilatı strukturunun seçilməsi ;

-texniki vasitələrlə təminat ;

-mərkəzi dispetçer syansiyasının (MDS)texnoloji prosesinin işlənib hazırlanması :

5.1.Dispetçer xidmətinin təşkilatı strukturu . Dispetçer xidmətinin təşkilatı strukturu nəqliyyat şəbəkəsinin və marşrut sisteminin inkişaf səviyyəsini ,şəhərdəki sərnişin nəqliyyat növlərinin sayını , hərəkət tərkibinin sutkalıq buraxılışını və nəqliyyat növləri üzrə daşıma həcmini nəzərə almaqla yerli şəraitə uyğun hazırlanır . Dispetçer xidmətinin strukturu vahid rəhbərliyinin möhkəmləndirilməsini ,bütün bəndlərin işində operativliyi və dəqiqliyi , dispetçer aparatının xidməti vəzifələrinin və hüquqlarının sərt ayıd edilməsini təmin etməlidir . Dispetçer xidətinin ştatı rabitənin texniki vasitələrinin inkişaından , qəbul edilən informasiyanın həcmindən (marşrutda nəzarət məntəqələrinin sayı və avtobusların hərəkət tezliyi) ,həmçinin qəbul edilən inormasiyanın operativ işlənməsi və analizi üçün tətbiq edilən metodlardan asılıdır.Qəbul olunmuş normativlərə görə bir marşrut dispetçeri beş avtobus marşrutunda (vtobusların sayı 60 –a ,bir saatda qəbul edilən inormasiyaların həcmi 80 qeydə qədər olduqda) avtobusların hərəkətini idarə edir .MDS nın baş dispetçerinə operativ olaraq müəssisələrin buraxılış üzrə dispetçerləri , texniki yardım avtomobillərin növbətçi çilinərləri , həmçinin səyyar xətti dispetçerlər tabe olurlar .MDS –nın tərkibində həmçinin texnoloji qrup olur .Bu qrup yerli şəraitə uyğun marşrut üzrə avtobusların hərəkətinin operativ nizamlanması sistemini və metodlarını işləyib hazırlayır . Yerinə yetirilmiş hərəkətin analizi qrupu isə bütün dispetçerlərin fəaliyyətini ümümiləşdirir və analiz edir . Marşrutda işləyən avtobusların sayı 100-dən çix olduqda şəhərlərdə xətti dispetçerlərin növbəliliyi tətbiq olunur .

M.6.Dispetçer idarə etməsinin və rabitəsinin texniki vasitələri .

Dispetçer idarəetməsinin və rabtəsinin texniki vasitələri dispetçer sisteminin mühüm tərkib hissəsidir . Mükəmməl mərkəzləşdirilmiş dispetçer idarəetmə sisteminin etibarlı fəaliyyəti üçün MDS-nın təkmil rabitə vəsitələri ilə təmini vacib şərtlərdən hesab olunur . İstiadə olunan rabitənin və darəetmənin texniki vasitələri informasiyanın operativ qəbulu və ötürülməsinə , bütün şəhər ərazisində avtobusların hərəkətinə bir mərkəzdən idarəetməyə və nəzarətə imkan verir . Rabitənin texniki vasitələri sistemi həm stasionar , həm də hərəkəli obyektlərlə əlaqə yaratmaq üçün istifadə olunur . Buna görə də avtobus nəqliyyatında adətən dispetçer rabitəsinin kompleks vasitələri (naqilli və naqilsiz) tətbiq edilir .

Dispetçer rabitəsinin teniki vasitələri özündə aşağıdakıları birləşdirir : şəhər telefon rabitəsi,birbaşa telefon rabitəsi ,rabitənin induktiv vasitələri, radiotelefon rabitəsi, şəbəkə (mobil) telefon rabitəsi , peyk rabitəsi və s . Avtobus nəqliyytında stasionar obyektlər dedikdə, avtobus müəssisələrinin dispetçerliyi , avtobus marşrutlarının son və aralıq nəzarət məntəqələri , şəhər avtomobil nəqliyyatının dispetçer stansiyaları və s . başa düşülür . Şəhər sərnişin nəqliyyatında mobil (hərəkətli) obyektlərə isə briqadirlərin avtobusları , səyyar dispetçer məntəqələri , həmçinin texniki yardım avtomobilləri aiddir . İdarəetmənin texniki vasitələrinə isə əsasən computer texniki vasitələri və radio texniki vasitələr aiddir .

Şəhər avtobus nəqliyyatında avtobus marşrutlarının son dayanacaq məntəqələrində **elektron saat stansiyaları** quraşdırılır .

M.7.Mərkəzi dispetçer stansiyasının Avtobus bölməsinin (MDS-A)texnoloji prosesi

Şəhər marşrutlarında avtobusların hərəkətinin mərkəzləşdirilmiş idarə edilməsinin texnoloji prosesi ardıcıl yerinə yetirilən üç mərhələdən ibarətdir :

informasiya ,nəzarət və nizamlama .

Avtobus nəqliyyatında qeyd olunan alt sistemlərin fəaliyyəti marşrut prinsipi əsasında yerinə yetirilir ..**7.1.Informasiya alt sistemi** MDS-na operativ daxil olan aşağıdakı göstəriciləri birləşdirir :

- -avtobusların hər marşruta faktiki çıxışı ;
- MDS-nın tabeliyinə ayrılmış rezerv avtobuslar ;
- Marşrutun başlanğıc məntəqəsindən hər bir reys üzrə avtobusların faktiki yola düşmə vaxtı ;
- Hər bir reys üzrə aralıq nəzarət məntəqələrində faktiki keçmə vxtı ;
- Hər bir reys üzrə avtobusların marşrutun son məntəqəsinə faktiki əlmə vaxtı ;
- Marşrutda hər bir avtobusun hərəkət müntəzəmliliyi ;
- Hər bir marşrutda bütün avtobusların hərəkət müntəzəmliliyinin vəziyyəti ;
- Reys ərzində avtobusları həddən çox və ya az dolması ;
- Təşkilatlara xidmət üçün avtobusların faktiki buraxılışı ;
- Marşrutlarda rezerv avtobusların hərəkətinin vəziyyəti ;
- Avtobusarın marşrutlara vaxtında çıxmamasının və ləngimələrinin səbəbləri ;
- Nəqliyyat axınlarının hərəkətinin nizamlanması səbbindən xətdə baş verən ləngimlər ;
- Texnki və digər səbəblərdən avtobusların xətdə boş dayanmaları , mərkəzləşdirilmiş texniki yardım avtomobillərinin yerləşmə yeri ;
- Texniki və digər səbəblərdən ANM -nə vaxtından qabaq qayıtmalar ;
- Hər marşrutda sürücülərin qoyulmuş plan üzrə reyslərin yerinə yetirilməsi ;

- Hava , yolun vəziyyəti , yol-nəqliyyat hadisələri və hərəkətin təhlükəsizliyinin pozulması :
  Hərəkətin təhlükəsizliyi haqqında operativ informasiyaya malik olan MDS-nin avtobus bölməsinin dispetçerləri bütün hərəkətin marşrut cədvəlində qoyulmuş hərəkət rejiminə tam uyğunluğuna fasiləsiz nəzarət edirlər .

7.2.Nəzarət alt sistemi aşağıdakılara nəzarət edir :

-bütün şəhər və hər bir marşrutda avtobusların tiplər üzrə tam və vaxtında çıxışına ,çıxış barəsində göstəricilərin ötürülməsinə və dispetçer sənədlərindəki pozuntulara ;

-sürücülərin marşrut cədvəlində göstərilmiş reysləri 100% yerinə yetirilməsinə , boş dayanmaların və vaxtından qabaq qayıtmaların səbəblərinin dəqiqləşdirilməsinə ;

-bütün şəhər və hər marşrut üzrə avtobusların hərəkət müntəzəmliliyinə ;

Rezerv avtobusların istifadə olunmasına ;

-avtobusların təşkilatlara xidmətdə istifadəsinə ;

-.şəhər vtobus marşrutlarında sərnişinlərə xidmət keyfiyyətinə ;

-Bütün şəhər və marşrutlarda avtobuslardan istifadə səmərəliyinə ;

-sərnişin daşımalarında avtobusların şəhər elektrik nəqliyyatı ilə operativ əlaqələndirmə ;

7.3.Nizamlama alt sistemi

MDS-nın dispetçerləri tərəfindən operativ nizamlama tədbirlərini (rezerv avtobuslardan istifadə daxil olmaqla) həyata keçirilir. Bu tədbirlər aşağıdakılara yönlənmişdir :

-marşrutda avtobusların pozulmuş hərəkət müntəzəmliyinin bərpası ;

-avtobusların operativ olaraq tələbaın çox olduğu marşrutlara keçirilməsi (rezerv avtobusların istifadə olunması) ;

-sərnişinlərə xidmət keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması ;

-avtobusların istifadə səmərəliyinin artırılması ;

-avtobusların hərəkətinin şəhər elektrik nəqliyyatı ilə uzlaşdırma metodlarının təkmilləşdirilməsi ;

-pis hava , buz yol şəraitində hərkət rejiminin dəyişdirilməsi və s.

Hərəkətin nizamlanması alt sistemi xüsusi hadisələr -bayram yürüşləri zamanı xüsusi əhəmiyyət kəsb edir .

MDS – nın avtobus bölməsinin texnoloji prosesi üç əsas prinsipə əsaslanır :

- Nizamlama prinsipi;
- Operativlik prinsipi ;
- Idarə olunaqlılıq prinsipi .

Birinci , avtobusların hrəkət müntəzəmliliyi və marşrutda sərnişinlərin daşıma şəraiti (avtobusların dolması) barəsində operativ informasiya MDS nın aralıq nəzarət məntəqələrindən , yəni reysin yerinə yetirilməsi prosesində daxl olur .Bu marşrut dispetçerinə << avtobusdan qabaqda >> olmağa imkan verir (nizamlama prinsipi) ;

Ikinci. Obyektiv informasiya MDS -na aralıq bəndlər olmadan , yəni sürücü -MDS (sərnişin -MDS) sistemi ilə daxil olmalıdır ki ,marşrut dispetçerinin operativ nəzarət və marşrutda avtobusların hərəkətini daha tez nizamlamağa imkan olsun (operativlik prinsipi)

Üçüncü . MDS-nın hesablama kompleksində qeyd olunan faktiki yerinə yetirilmiş reyslər barəsində operativ informasiya marşrut dispetçerinin pultuna yalnız cədvəldə yayınmalar olduqda verilir. Bu dispetçerlərə avtobusların hərəkətini operativ nizamlamağa imkan verir (idarə olunaqlılq prinsipi).

M.8. Dispetçer nizamlama usulları

Marşrutda pozulmuş hərəkət müntəzəmliyinin MDS -nın dispetçeri tərəfindənbir sıra üsullarla yerinə yetirilir :

1. Əgər sürücü son dayanacağa cədvəldən qabaq gəlibsə onun gözlədilməsi.Əgər qeyd olunan hallar tez-tez təkrarlanırsa onda baxılan marşrutda reys vaxtının azaldılması məsələsinə baxılır .
2. Gikdirilmiş vaxtın növbəti reysdə qovulması .Əgər sürücü son dayanacağa az gecikmə ilə gəlibsə və qovma təhlükəsizliyə xələl gətirməzsə növbəti reysdə sürətin srtırılması ilə nizamlanır. Gecikmə reys vaxtın 5 % -dən çox deyilsə bu nizmalama metoduna icazə verilir .
3. Avtobusun son dayanacaqdan yola düşməsində intervalın sürüşdürülməsi , Bu üsul bir avtobusun xətdən çıxması nəticəsində qonşu avtobuslar arasındakı faktiki intervalın iki dəfə artması zamanı tətbiq edilir . MDS –nin marşrut dispetçeri avtobus sürücüsünə və son dayanacaqdakı xətti dispetçerə intervalın sürüşdürülməsi haqqında ,yəni əvvəlki avtobusun yola düşməsini intervalın 1/3 -I qədər ləngitmk və sonrakı avtobusu isə intervalın 1/3 -I qədər tez yola salmaq barəsində göstəriş verir .

4. Avtbusların operativ intervalla yola salınması. Bu nizamlama xətdən 2-3 avtobus çıxdıqda tətbiq olunur .
5. Avtobusun qısaldılmış reyslə yola salınması. Əgər avtobusun son dayanacağa gecikməsi nöbəti reysdə qovula bilən vaxtdan çoxdursa onda dispetçer avtobusu qısaldılmış reyslə yola salır ki , növbəti reysdə cədvələ uyğun son dayanacağa gəlməsi təmin olunsun .
6. Reys vaxtının operativ olaraq artırılması.
   Əgər marşrutda avtobusların hərəkət şəraiti kəskin dəyişərsə (pis görünüş ,duman və s.Sürücülər reys vaxtını gözləyə bilmirlərsə dispetçer reys vaxtını 10-20 % artıra və ya avtobusların cədvəllə hərəkətini ləğv edə bilər. Reys vaxtının artırılması zamanı avtobusların hərəkəti operativ intervalla idarə olunur
7. Avtobusların dəyişdrilmiş istiqamət üzrə yola slınması və ya müvəqqəti olaraq başqa marşruta keçirilməsi .
8. Rezerv avtobuslardan istifadə edilməsi.Avtobusların marşrutlarda hərəkət müntəzəmliyini gözləmək üçün ANM-də və MDS-in nəzdində rezerv avtobuslar nəzərdə tutulur .Bu avtobuslarda adətən xətdə sapmalar olduqda istifadə olunur .

M.9.Sifarişlə işləyən avtobusların idarə edilməsi

Sifarişlə işləyən avtobus sistemlərindən Avropada ən geniş yayılanı **rufbus sistemidir.**Bu sistemin timsalında sifarişlə işləyən avtobuslara dispetçer idarə etməsinə nəzər salaq .Sərnişinlərin daşınması mikroavtobuslarla yerinə yetirilir . Hərəkətin idarə olunması mərkəzi dispetçer məntəqələrindən computer vasitəsilə həyata keçirilir .

Sərnişinlərin daşınması üçün sifarişləri aşağıdakı üsullarla verilə bilir;

- Küçələrdə dayancaqların yaxınlığında qoyulmuş yerli avtomatlarla ;

- ev telefonu və ya şəhərdə quraşdırılmış ictimai telefonlarla ;

Rufbus sistemi avtomatik idarə olunur və aşağıdakı elementlirləri özündə birləşdirir ;

*Idarəetmə pultu aşağıdakı məsələləri yerinə yetirir; gedə buna işlər üçün sifarişlərin qəbul; sifarişin ən yaxın yerləşmiş nəqliyyat vasitəsinə təhkim olunması və buna uyğun göstərişin hazırlanması; yeni daşıma məsələsi barəsində seçılmiş avtobus sürücüsünə məlumatın verilməsi;sifarişin qeydiyyatı;iş göstəricilərinin qeydiyyatı;*Daşımaların avtomatik idarə olunması zamanı əməkdaşlar nəzarət funksiyaları yerinə yetirir və nasazlıqlar meydana çıxdıqda opeativ funksiyaları öz üzərinə göürürlər . Nəqliyyat vasitələrində olan və komputerlərlə işləyən işçilər arasında dialoq display və ya radio rabitəsi vasitəsi ilə əlaqə yaradılır .

Nəqliyyat vasitələrində quraşırılan terminal idarəetmə mərkəzindən informasiya almağa xidmət edir . Terminal vasitəsi ilə mərkəzə ayrı-ayrı məsələləri də xəbər vermək olur. Sürücü ilə idarəetmə mərkəzi arasında dioloq aşağıdakı kimi gedir . Nəqliyyat vasitəsi müəyyən stansiyaya gəldikdə sürücü avtobusun içində qoyulmuş avtomat vasitəsi ilə mərkəzə gəlməsini xəbər verir . Mərkəz nəqliyyat vasitəsinin yeni yerləşmə yerini qeyd edir . Sürücü displeydə sonrakı gedişlər barəsində göstəriş alır . Sərnişinlərin minməsindən sonra sürücü yola düşmə siqnalını göndərir və displeydə hərəkət üçün yeni östərişlər alır . Nəqliyyat vasitələrinin mərkəzlə əlaqəsi üçün onlarda uyğun antenalar qyraşdırılır . *Küçə çağırış avtomatları* sifarişlərin verilməsi üçündür . Düymə vasirəsi ilə sərnişin cədvəldən özünə lazım olan son dayanacağı seçir.Daha sonra sərnişinlərin sayını seçir .Avtomatlarda kredit karı da istifadə etmək olar . Sifariş mərkəzi computer vasitəsi ilə qəbul olunduqdan sonra sərnişin avtomatdan bilet formasında cavab alır . Biletdə sifariş verilən avtomatın nömrəsi , küçənin avtobusun yan alacağı tərəf və avtobusun gələcəyi vaxt göstərilir.Dispetçer məntəqəsinin personalı aşağıdakı əməliyyatları aparır :

-gediş üçün telefon sifarişini qəbul edir ;

-sistemin funksiyalarını yerinə yetirilməsinə nəzarət edir ;

-rast gələn nasazlıqları aradan qaldırır ;

-avtobusların hərəkətini idarə və nəzarət edir ;

- qəza vəziyyətlərində qərar qəbul edir ;

-Sifarişlər telefonla verildiyi üçün işləyən avtobusların istismar xərcləri aşağı olur .

Rufbus sisteminə analoji olan Relaks sistemi də Almaniyada işlənmişdir . Hər iki systemin gələcək inkişafı daşımlarda daha böyük tutumlu avtobusların istifadə olunması ilə əlaqələndirilir .

M.10.Avtomatlaşdırılmış dispetçer idarəetmə sistemi

Şəhərlərdə avtobusların hərəkətinin avtomatlaşdırılmış dispetçer idarəetmə sistemi (ADİS-A) mərkəzi dispetçer stansiyası sisteminin computer texnikasının tətbiqi ilə sonrakı inkişaf mərhələsidir . Avtomatlaşdırılmış idarəetmə sistemlərindən (AİS) fərqli olaraq ADİS-A avtobusların hərəkətinin hesablama kompleksindən istifadə etməklə, yalnız texnoloji alt sistemi əhatə edir .

ADİS-A aşağıdakıları təmin edir :

ANM-nin faktiki resursu haqqında Informasiyanın yaradılması və ötürülməsi ;

1Avtobusların xəttə vaxtında çıxmasına və ANM -nə vaxtında qayıtmasına avtomatlaşdırılmış nəzarət;
2.Avtobusların aralıq nəzarət məntəqələrindən keçməsi və son məntəqəyə gəlməsi vaxtı haqqında informasiyanın avtımatik olaraq ötürülməsi ;
3.Nəzarət məntəqələrindən sürücülərin avtobusların dolması haqqında (50 ,75 ,100 %) verdikləri avtomatik informasiyanın komputerdə toplanması
4. Marşrutda avtobusların hərəkət müntəzəmliyinin bərpası və avtobusların çox tələbatlı marşruta keçirılməsi barəsində operativ idarəedici təsirlərin komputerdə formalaşması;
5 .Komputerin verdiyi idarəedici təsirlərin nəzarət məntəqələrində sürücülərə operativ olaraq verilməsi ;
6. Avtobusların , sürücülərin və dispetçerlərin işi haqqında operativ hesabatların hazırlanması və ötürülməsi
7. Sürücülərin işi haqqında sutkalıq hesabatların tərtibi ;
Nəqlyyat vasitələrində olan və komputerlərlə işləyən işçilər arasında əlaqə dialoq display və ya radio rabitəsi vasitəsi ilə yaradılır .

Nəqliyyat vasitələrində quraşdırılan terminal idarəetmə mərkəzindən informasiya almağa xidmət edir . Terminal vasitəsi ilə mərkəzə ayrı-ayrı məsələləri də xəbər vermək olur. Sürücü ilə idarəetmə mərkəzi arasında dioloq aşağıdakı kimi gedir . Nəqliyyat vasitəsi müəyyən stansiyaya gəldikdə sürücü avtobusun içində qoyulmuş avtomat vasitəsi ilə mərkəzə gəlməsini xəbər verir . Mərkəz nəqliyyat vasitəsinin yeni yerləşmə yerini qeyd edir . Sürücü displeydə sonrakı gedişlər barəsində göstəriş alır . Sərnişinlərin minməsindən sonra sürücü yola düşmə siqnalını göndərir və displeydə hərəkət üçün yeni östərişlər alır . Nəqliyyat vasitələrinin mərkəzlə əlaqəsi üçün onlarda uyğun antenalar qyraşdırılır . *Küçə çağırış avtomatları* sifarişlərin verilməsi üçündür . Düymə vasirəsi ilə sərnişin cədvəldən özünə lazım olan son dayanacağı seçir . Daha sonra sərnişinlərin sayını seçir . Avtomatlarda kredit karı da istifadə etmək olar . Sifariş mərkəzi computer vasitəsi ilə qəbul olunduqdan sonra sərnişin avtomatdan bilet formasında cavab alır . Biletdə sifariş verilən avtomatın nömrəsi , küçənin avtobusun yan alacağı tərəf və avtobusun gələcəyi vaxt göstərilir . Dispetçer məntəqəsinin personalı aşağıdakı əməliyyatları aparır :

-gediş üçün telefon sifarişini qəbul edir ;

-sistemin funksiyalarını yerinə yetirilməsinə nəzarət edir ;

-rast gələn nasazlıqları aradan qaldırır ;

-avtobusların hərəkətini idarə və nəzarət edir ;

- qəza vəziyyətlərində qərar qəbul edir ;

-Sifarişlər telefonla verildiyi üçün işləyən avtobusların istismar xərcləri aşağı olur .

Rufbus sisteminə analoji olan Relaks sistemi də Almaniyada işlənmişdir .Hər iki systemin gələcək inkişafı daşımlarda daha böyük tutumlu avtobusların istifadə olunması ilə əlaqələndirilir .

M. 11.Minik taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının keyfiyyətin idarə olunma sistemi

Minik taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının keyfiyyətinin idarə olunmasının vahid sistemi sərnişin daşımaları üçün nəzərdə tutulmuş hərəkət tərkibinin texniki vəziyyətinin tələb olunan səviyyəyə uyğunluğu və bu sahədə normativ sənədlərlə tənzimlənən bir-biri əlaqəli təşkilati , texniki , iqtisadi və sosial tədbirlər və metod və vasitələrin məcmusudur.İnteqrasiya olunmuş keyfiyyətin idarəetmə sisteminin əsas prinsipləri aşağıdakılardır:

- ANM -nin idarə olunma sisteminin tərkib hissəsi olmalı ;
- Istehsal və xidmət prosesinin bütün mərhələlərində keyfiyyətli idarəetmənin təmini ;
- Keyfiyyəti yüksəltmək üçün maddi və mənəvi həvəsləndirmədən aktiv istifadə etmək ;
- Keyfiyyətin yüksəlməsi standartlaşdırma metodlarına əsaslanmalıdır ;
- Plan üzrə nəqliyyat vasitələrinin xəttə buraxılının təmin olunması ;
- Minik taksi avtomobillərinə artan tələbata uyğun olaraq keyfiyyət göstəricilərini sistematik olaraq artırmaq ;
- əhaliyə xidmət mədəniyyətini və keyfiyyətini yüksəltmək;
- əsas fondan (hərəkət tərkibi avadanlıq və s) səmərəli istifadə etmək ;
- maliyə vəsaitlərindən səmərəli istifadə
- əhalinin minik taksomotor daşımalarına olan tələbinin ödənilməsi ;
- taksi avtomobil sürücülərinin işinin planlaşdırılmasının təkmilləşdirilməsi;
- hərəkət tərkibinin texniki vəziyyətinin yaxşılaşdırılması ;
- ANM –nin və hərəkət tərkibinin səmərəli idarə olunmasının səmərəliliyinin yüksəldilməsində rabitə vasitələrindən və digər texniki vasitələrdən istifadə etmək ;
- ANM –nin işinin uçot və analizini təkmilləşdirmək və İKT-nin tətbiqi ;
- Keyfiyyətli xidmətə görə ANM-ndə s.
- Timullaşdırma tətbiq etmək

  Aşağıda qeyd olunan amillər hesabına əhaliyə taksi avtomobilləri ilə nəqliyyat xidmətinin keyfiyyətini yüksəltmək .

  -taksi avtomobilinin kirayələnməsinə (taksi duracaqlarınında boş taksinin olması hesabına) vaxtı sərfini azaltmaq ;

  -taksi duracaqlarını rasional yerləşdirmək ;

  - sifarişlə xidmət sistemini inkişsf etdirmək :

  - taksi avtomobilin sifarişinə görə ödənişi azaltmaq .

  ANM-də əhaliyə kompleks nəqliyyat xidmətinin yüksəldilməsi proqramnının olması vacibdir. Bu proqrama daxil olmalıdır

  1. Yaşayış məntəqələrində əhaliyə nəqliyyat xidməti səviyyəsinin analizi ;
  2. Aparılan analizin nəticələrinə görə xidmət keyfiyyətinin yüksəldilməsinin tədbirlər planınını hazırlamaq
  3. Hazırlanmış proqramın tətbiqi nəticəsində gözlənilən effektivliyin qiymətləndirilməsi

     Taksomotor nəqliyyat vasitələrinin istifadəsinin səmərəliliyi asılıdır :

     - Taksi avtomobillərinin xəttə çıxış əmsalından ;
     - Pullu yürüş əmsalından ;
     - Naryadda olma vaxtı ;
     - Istismar sürəti .

Sərnişinlərə göstərilən nəqliyyat xidmətinin keyfiyyəti texniki – istismar göstəricilərinin qiymətinə görə müəyyən olunur .

M.12.Əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətinin keyfiyyət göstəricilərinin normativ qiymətləri .

-1. 1000 məfərə düşən avtoobillərin sayı (yaxşı) 1.36- 1.73 ;
2. bir km-də yerləşən taksi duracaqların sayı (yaxşı) 0,8668 ;
3.Taksinin kirayənməsinə sərf olunan vaxt. dəq.(yaxşı) 12,35-18,2;
4. sifarişə taksinin göndərilmə uzaqlığı - km (yaxşı) 2,3 – 3,59 ;
5 sərnişinlərə mədəni xidmət əmsalı)yaxşı) 0,72- o , 833:

Qeyd edək ki, əhaliyə taksomotor xidmətinin keyfiyyəti əhalinin şikayətləri nəzərə alınmaqla mədəni xidmət əmsalına görə qiymətləndirilir və

$\mathbf{K_m = 1/N_ş}$ **(1)** kimi hesablanır.

Burada $N_ş$ -sərnişinlərdən daxil olan şikayətlərin sayı.

Taksi avtomobilinin kirayələnməsinə vaxt səfinin normativ qiymətləri : dəq.

- Əhalinin sayı 1miliondan çox -20 dəq ;
- Əhalinin sayı 250min -1 milion -18 dəq ;
- Əhalinin sayı 250 mindən az -16 dəq :

Avtomobil duracağına gəlmənin(normativ qiymətləri :

Əhalinin sayı 1 milion nəfərdən çox olduqda 8 dəq ;

Əhalinin sayı 250 min-1 milionnəfər olduqda 8 dəq ;

Əhalinin sayı 250 min nəfərə qədər olduqda 8 dəq :

Duracaqda taksi gözləməyə sərf olunan vaxt əhalinin sayından asılı olaraq 8 -12 dəq olur.

Təcili sifarişlər üzrə taksinin verilmə vaxtının normativ üiyməti :

-əhalinin sayı1 miliondan çox olduqda 12 dəq ;

əhalinin sayı 250 min- 1 milion olduqda 8 dəq :

əhalinin sayı 250 minə qədər olduqda – 5 dəq :

sifarişin yerinə yetirilməsinə gedən taksinin sərnişin tərəfində haqqı ödənilən yürüş norması.:

- əhalinin sayı 1miliondan çox olduqda – 2km ;
- 250 min-1milion -1,5 km;
- 250 minə qədər -1,5 km :

12.1. Taksomotor nəqliyyatında Nəzarət təftiş xidməti. (NTX) .

NTX tərəfində taksomotor nəqliyyatının işinə nəzarətin təşkilində məqsəd :

Şənbə ,bazar, bayram qabağı və bayram günləri , həmçinin gecə və axşam vaxtları əhalinin taksomotor xidmətinə olan tələbatının ödənilməsini təmin etmək aşağıdakı tədbirlərin görülməsi tələb olunur.

- Taksi avtomobillərinin xətdə olma vaxtının azaldılması və taksilərin xəttə buraxılış zamanı qrafikin pozulması hallarının qarşısını almaq vacibdir .

Minik taksi avtomobillərin işinə nəzarətə aiddir :

- Minik-taksi avtomobillərin xəttə buraxılmasına və xətdən qayıtmasına nəzarət ; ANM-də və xətdə taksometrların işini yoxlamaq ;
- Yığılan ödənişlərin tamlığına nəzarət ;
- əmək intizamının əməl olunmasına nəzarət
- taksi avtomobillərdən düzgün istifadəsinə avtomobildə sanitar- gigiyenik vəziyyətə , sürücünün geyiminə və sərnişinlərlə davranış qaydalarına nəzarət ;
- avtomobilin xarici görünüşü , onun təmizliyi ,
- **Avtomobil sərnişin nəqliyyatında nəzarət-təftiş xidməti (NTX.)**
- 1.NTX-nin hüquq,vəzifə və səlahiyyətləri.

12.2.Şəhər və şəhərətrafı avtobus nəqliyyatında nəzarətin təşkili metodları

Avtomobil nəqliyyatının idarə edilməsi sistemində sərnişin nəqliyyatının işinə nəzarət NTX-nə tapşırılmışdır. *NTX - nin əsas vəzifələrinə daxildir :*

- Daşıma qaydalarının əməl olunmasına nəzarət ;
- Baqaj və gediş haqlarının ödənilməsinə nəzarət ;
- Yerinə yetirilən işin uçot qaydalarının pozulmasına qarşı mübarizə ;
- Nəğd pul vəsaitlərinin ödənilməsinə nəzarət ;
- Avtobusların xətdəki işinə nəzarət;
- Avtobusların hərəkət qrafikinə əməl olunmasına nəzarət ;
- Işçi heyyətin qeyiminə ,avadanlıqlarına və sanitar vəziyyətinə nəzarət

  Qeyd olunan nəzarət funksiyalarını NTX-nin ştatda olan əməkdaşları , ictimai nəzarətçilər və ictimai təşkilatlar həyata keçirir :NTX-nin sreukturu NTX haqqında əsasnamə ilə müəyyən olunur. AN nazirliyinin yanında NTX , avtonəqliyyat birliklərinin nəzdində isə nəzarət-təftiş şöbəsi yaradılır.

  NTX –nin hüquqları :
- Müəssisələrdən görülən işin nəticəsi olaraq statistiuk və digər gğstəricilər haqqında məlumatları tələb etmək ;
- qayda pozuntularını aşkar etmək və onların aradan qaldırılması üçün göstəriş vermək ;
- yoxlamalara adminstrativ –idarə işçilərini ,ctimai nəzarətçiləri və ictimai təşkilatları cəlb etmək;
- nəzarəti həyata keçirənlərə müxafiq vəsiqəni vermək ;
- *NTX- nin səlahiyyətləri* :
- daşımalar haqqında məlumatları ümüləşdirmək ;
- daşıma tariflərinə əməl olunmasına nəzarəti həyata keçirmək ;
- ödənişləırin yığılmasına nəzarət ;
- taksometrin , sürətölçənin və taksi işıqlarının işlək vəziyyətdə olmasına nəzarət ;

  nəqliyyat -hesabat sənədlərinin düzgün tətibatına nəzarət ;

  biletlərin düzgün doldurmasına ,saxlanmasına və uçotuna nəzarət

  ANM-də kompleks yoxlamalar da iştirak etmək

Vətəndaşların işdəki çatışmamazlıqlar haqqında şikayət və təkliflərinə baxmaq
NTX-nin əməkdaşların üzərində xidməti vəsiqə, akt və ərizə blankları siqnal jezl,fit və xətkeş olmalıdır.
NTX-nin bütün bölmələrin əməkdaşları gündə 6-7 dəfə avtobusları və 2 dəfə minik avtomobilləri yoxlamalıdırlar.

M.13.Minik taksi avtomobillərinin hərəkətinin dispetçer idarə edilməsi .

Şəhərlərdə minik taksi avtomobillərinin hərəkətinin MDS-nın taksomotor bölməsində mərkəzləşdirilmiş formada idarəetmə tətbiq etməklə səmərəli idarə olunmaya nail olmaq olur. Bunun üçün dispetçer idarəetmə sisteminin bütün tələblərinin yerinə yetirilməsi vacibdir. Belə ki ,dispetçer idarə etmə sistemi daşımanın həcmindən asılı olmaqla bütün şəhərlər üçün eynidir. Məlumdur ki. müxtəlif şəhərlərdə taksomotor ANM -nin və onlarda taksi avtomobillərin sayı müxtəlifdir. Ona görə də yerli şəraitdən asılı olaraq dispetçer idarəetmə sisteminin strukturu fərqlənir.Taksomotor dispetçer idarəetmə sistemi təmin etməlidir :

- təsdiq olunmuş qrafikə uyğun vaxtında avtomobilləri xəttə çıxışını ;
- mərkəzləşdirimiş formada avtomobil -taksilərə qbaqcadan olan sifarişləri qəbul etmək və yerinə yetirilməsini təmin etmək ;
- Dispetçer hesabatları əsasında avtomobillərin xəttə buraxılma planında düzəlişlər etmək ;
- Taksi duracaqlarında əhaliyə göstərilən xidmət keyfiyyətinə nəzarət ;

Taksi – avtomobillərin mərkəzləşdirilmiş qaydada dispetçer idarəetmə sisteminin texnoloji prosesi üç alt sistemdən ibarətdir :

1. *Informasiya alt sistemi*
   Bu alt sistem taksi duracaqlarında və səyyar dispetçerlərdən ,radiolaşdırılmış taksi avtomobillərin sürücülərindən və sərnişinlərdən daxil olan informasiya. Bu informasiya əhalinin taksomotor daşımalarına olan tələbatın ödənməsini təmin edir.
2. *Nəzarət alt sistemi .*
   Bu alt sistem xətdə taksi avtomobillərin işinə nəzarəti yerinə yetirir.
3. *Nizamlama alt sistemi.*nəzarət alt sistemindən alınan göstəricilər və daxil olan məlumatlar əsasında nizamlama əməliyyatları yerinə yetirilir.
   Dispetçer idarə etməsinin əsas prinsipi taksomotor avtomobil nəqliyyatına olan faktiki tələbata maksimum tam uyğun boş taksiləri vaxta və şəhər ərazinə görə bölməkdir.Taksi ANM-nin dispetçerin vəzifələrinəaiddir:

- Taksi avtomobillərinin növbəti xəttə buraxılışa hazırlanmasına nəzarət ;
- Taksi avtomobillərin xəttə çıxışına sənədlərin hazırlanması.
- Taksi avtomobillərin xəttə çıxış qrafikinə uyğun xəttə çıxışını təşkil etmək və faktiki çıxış vaxtına nəzarətin təşkili
- Şəhər ərazisindəki əsas duracaqların taksi avtomobilləri ilə təmin olunmasını təşkil etmək ;
- Taksi avtomobillərin vaxtından əvvəl ANM-ə qayıtma vaxtı və səbəblərin qeydiyyatını aparmaqla növbədən kənar yaranan nasazlıqların aradan qaldırılması üçün tədbirlər görmək ;

- Taksi avtomobillərinin vaxtında ANM-ə qayıtmasına sistematik nəzarət ;
- Taksi avtomobillərinin iş haqqında gündəlik dispetçer hesabatlarını hazırlamaq
- Təcili və qabaqcadan verilən sifarişlərin minimum vaxt ərzində ən yaxında yerləşən taksi avtomobillərinin göndərilməsi ilə yerinə yetirmək ;
- Duracaqlarda sərnişinin gözləməyə boş dayanma vaxtını azaltmaq ;
- Əhaliyə göstərilən taksomotor xidmətinin keyfiyyətini yüksəltmək ;
- Texniki yardımın fəaliyyətini nizamlamaqla texniki səbəblərdən taksi avtomobillərinin boş dayanmavaxtlarını azaltmaq ;

  Aşağıdakıların tətbiqi ilə taksi avtomobillərinin idarə olunmasını asanlaşdırmaq mümkündür.

  -taksi duracaqları ilə bir-başa telefon əlaqənin təşkili ;
  - taksi avtomobilləri ilə radiotelefon əlaqəsinin təşkili ;
  -ANM –nin səyyar xətti dispetçerlərlə radiotelefon əlaqəsinin təşkili ;
  - texniki yardım avtomobilləri ilə radiotelefon əlaqənin təşkili ;
  -taksi duracaqlarında induktiv rabitə vasitələrinin tətbiqi
  - taksi duracaqları ilə televiziya rabitəsinin tətbiqi

M.14.Taksomotor daşımalarının idarə edilməsində avtomatlaşdırılmış dispetçer idarə etmə sistemi ADİES-T

ADİES -T-nin əsas funksiyaları aşağıdakılardır:

- Taksomotor ANM-də taksi avtomobillərin plan üzrə xəttə çıxışının yerinə yetirməsini və ona nəzarət;
- Taksi avtomobillərinə təcili və qabaqcadan olan sifarişlərin avtomatlaşdırılmış qəbulu ;

  Avtomatlaşdırılmış üsulla taksi duracaqlarındakı boş taksilərin sayı və nömrələri haqqında informasiyanı toplamaq ;
- Təcili sifarişlərin yerinə yetirilməsi üçün duracaqlardakı boş taksi avtomobillərin operativ idarə olunması ;
- Taksomotor avtomobillərinə tələbatın yüksək olduğu duracaqlar arasında onların avtomatlaşdırılmış paylanması
- MDS-nın dispetçerləri arasında işin bərabər paylanması .

Taksomotor daşımaların operativ dispetçer idarə edilməsi üçün statistik informasiyanın yığılması,toplanması və emalı. İNS-yol hərəkətinin idarə edilməsi,bütün nəqliyyat növlərinin (fərdi,ictimai,yük) işinin monitorinqi və idarə edilməsi,region ərazisində nəqliyyat xidmətinin təşkili haqqında vətəndaşların və müəssisələrin məlumatlandırılması məsələlərini həll edən qarşılıqlı əlaqəli avtomatlaşdırılmış sistemlər.

M.15.Taxoqraf və tətbiq sferası.

3821/85 saylı Direktivdə beynəlxalq avtomobil daşımaları ilə məşğul olan nəqliyyat vasitələrinin ekipajlarının işi haqqında Avropa Sazişində deyilir: Taxoqraf, pozuntulara görə cəzanın qaçılmazlığı prinsiplərini təmin edəcək şəkildə AETR sənədlərində göstərilən parametrlərə davamlı, avtonom və obyektiv nəzarətin həyata keçirilməsi üçün AETR müqaviləsinin tələblərinin yerinə yetirilməsini təmin

edən nəzarət cihazıdır. AETR müqaviləsinin tələbləri və AETR müqaviləsində iştirak edən bütün tərəflərin bərabərliyi. axoqraflar beynəlxalq daşımalarda istifadə olunduğundan və müxtəlif ölkələrin ərazisində idarə olunduğundan və müxtəlif millətlərdən olan sürücülər tərəfindən idarə olunduğundan, cihaz fövqəlmilli rabitə interfeysinə malikdir - taxoqraf müəyyən bir dövlətin milli dilindən deyil,

Taxoqraf - nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinə, o cümlədən qət edilmiş məsafəyə, hərəkətin sürətinə, habelə sürücülərin iş və istirahət dövrlərinə dair bütün məlumatları fasiləsiz olaraq ölçmək və ya qeydə almaq məqsədi ilə həmin nəqliyyat vasitələrində quraşdırılan elektromexaniki və ya elektron nəzarət cihazı.Müasir takoqraflar avtomatik rejimdə işləyir, lakin cihazı işə salmazdan əvvəl bir sıra tənzimləmə işlərini yerinə yetirmək lazımdır: quraşdırma və kalibrləmə. Ötürülən siqnalın növündən asılı olaraq taxoqrafları 2 geniş kateqoriyaya bölmək olar:

1.rəqəmsal - siqnalın dəyəri zamanla dəyişmir;

2. analoq - siqnalın dəyəri zamanla dəyişə bilər.

Analoq taxoqraflar mexaniki və elektron AETR, rəqəmsal taxoqraflar isə AESTR, RF, RF CIPF (məlumatları müəyyən edə, ötürə və saxlaya bilən smart kartlarla təchiz olunmuş) ola bilər.

Taxoqrafın işləmə prinsipi sürət qutusunda quraşdırılmış sürət sensorundan alınan siqnalların (gərginliyin) ötürülməsinə, həmçinin mühərrik şaftının fırlanmağa başladığı andan tam dayanana qədər vaxtın təyin edilməsinə əsaslanır. AETR analoq taxoqrafı 24 saat ərzində cihazda quraşdırılan xüsusi disklə təchiz edilmişdir. Hərəkət başladıqdan sonra diskə hərəkət sürətini, səyahət vaxtını və yürüşü göstərən bir diaqram tətbiq olunmağa başlayır. AETR rəqəmsal taxoqraf alşdırma kilidindəki açarı çevirdikdən dərhal sonra işə düşür, sürət sensorundan götürülmüş məlumatları qeyd edir və smart karta saxlayır. RF rəqəmsal taxoqraflar bir qədər inkişaf etmiş imkanlara malikdir: sürət göstəriciləri, sürücülük və istirahət rejimləri, həmçinin yürüş məlumatlarına əlavə olaraq, naviqasiya sistemlərindən (GPS / GLONASS) geolokasiya məlumatlarını qeyd edirlər. Cihazlar həmçinin ABS modulundan və akselerometrdən məlumat qəbul edə bilər. Məlumat taxoqraf yaddaş kartında saxlanılır və rus sürücü kartına da çıxarıla bilər. Kriptoqrafik məlumatların mühafizəsi modulu olan rus taxoqrafı daxili naviqasiyaya (GLONASS) malikdir və məlumatların şifrələnməsini həyata keçirir. Belə avadanlıqların istismar müddəti 3 ildən çox olmamalıdır.Avtomobildə quraşdırılan taxoqraf surquclanır ki,ona kənar müdaxilələr mümkün olmasın. Nəqliyyat vasitəsinin hərəkət xüsusiyyətlərini qeyd edən qurğu olmadan nəqliyyat vasitəsinin istismarı qadağandır. Həm də nasaz bir cihazı olan bir maşının xəttində buraxılması.

Yuxarıda göstərilən qaydaya əməl edilməməsinə görə məsuliyyət avtomobili idarə edən fiziki şəxs (sürücü) və nəqliyyat şirkətinin sahibi olan hüquqi şəxsdir.Hazırda Kienzlenin lisenziyası ilə istehsal olunan GMBX1318 və GMBX1319taxoqrafların istismrına icazə verilir. Bu taxoqraflar saat ,sspidometr ,məsafə sayğacını və yaddaş qurğusunu özündə birləşdirir. Taxoqraf avtomobilin hərəkət sürətini ,getdiyi yolu km- lə , hərəkətdə olma müddəti ,boş dayanma vaxtı , sürücünün nömrəsini və onun sükan arxasında olma müddətini qeyd edərək yadda saxlayır . Diskdəki şkala 5 dəqiqəlik intervalla 24 saata bölünmüşdür. Şkaladahərəkin başlama və qurtarma vaxtını göstərən sərhəd zolaqları qeyd olunmuşdur.

Bəs taxoqrafların yol təhlükəsizliyinə töhfəsi nədir? Əvvəla, qəzaların əksəriyyəti yüksək sürət və yorğunluqdan baş verir. Taxoqraf ilk növbədə bu fakta nəzarət etmək üçündür. Avropa qanunvericiliyinə görə birbaşa gedilən yol maksimum 4 saat 30 dəqiqəni keçməməlidir. Bunun içində 15 + 30 dəqiqəlik 2 istirahət də yer alır. Yeni taxoqraflar informasiyanı 1 il saxladığı üçün sürücünün iş rejiminə dövri nəzarət mümkündür. Ən ciddi tələb sürücünün həftəliik istirahət vaxtını kabinədə deyil, oteldə və ya evdə keçirməsidir.Sürücühəftədə makimum 45 saat , minimum 24 saat istirahət etməlidir. Bu istrahət müddətlərini sürücü avtomobildə keçirməyə və ya avtomobilin təmirində iştirakına etməyə

icazə verilmir. Xarici ölkələrin çoxunda sürücülərin iş və istrahət rejimlərinə əməl olunmamasına görə cərimələr nəzərdə tutulmuşdur .
Cərimələrə gəlincə, Belçika qanunvericiliyi üzərində dayanmaq yerinə düşər:
Yol vərəqəsinin olmaması – 1000 avro.

Taxoqrafın işinə kənar müdaxilə cərimə şəklində inzibati cəza ilə nəticələnir. Rəqəmsal taxoqrafla işlədikdə şəxsiyyət vəsiqəsi istifadə olunur. Busürücünün şəxsi məlumatlarının plastik daşıyıcısıdır. Bu kartların 4 növü var.

- Sürücünün şəxsi kartı.
- Ixtisaslaşdırılmış kart (cihaza xidmət göstərən xidmət mərkəzlərinin işçiləri üçün)
- Nəqliyyat şirlətinin kartı.

M.16.Nəqliyyatı intellektual idarəetmə sistemi.

Nəqliyyatı intellektual idarəetmə sistemində informasiya axınlarının istiqamətləri:

- GPS
- Şəxsi nəqliyyat
- Təhlükəsiz ictimai nəqliyyat
- Piyada/sərnişin İstifadəedicisi
- Nəqliyyat axının manitorinqi
- Parketmə
- Ağıllı dayanacaq
- Ağıllı işıqfor

16.1.İNS-in tətbiqinin əsas məqsədi.

- yol hərəkətinin təhlükəsizliyinin artırılması;
- küçə-yol şəbəkəsinin keçiricilik qabiliyyətinin artırılması;
- yol hərəkəti iştirakçılarına xidmətin keyfiyyətinin artırılması;
- ətraf mühitə nəqliyyat axınlarının zərərli təsirinin azaldılması;
- nəqliyyatın fəaliyyətinin səmərəliliyinin artırılması;
- şəhər ictimai sərnişin nəqliyyatının nüfuzunun artırılması;
- şəhərin investisiya və turist cəlbediciliyinin artırılması.[2]

16.2.Nəqliyyatı İntellektual İdarəetmə Mərkəzinin əsas iş zalı

2007-ci ildə NİİM haqqında Prezident İlham Əliyevin fərmanı verilib. 2008-ci ildə Bakıda nəqliyyatı intellektual idarəetmə sisteminin tətbiqi ilə bağlı Cənubi Koreya Respublikasının "SK C&C" şirkəti ilə razılıq əldə olunmuş, yeni sistemin layihəsi hazırlanmış və icrasına başlanmışdır. 2009-cu il aprelin 6-da Prezident İlham Əliyevin iştirakı ilə mərkəzin təməlqoyma mərasimi keçirilmişdir. 2011-ci il dekabrın 29-da isə Bakıda Nəqliyyatı İntellektual İdarəetmə Mərkəzinin açılışı olmuşdur.[1]

2011-ci ilin sonundan etibarən fəaliyyətə başlayan Mərkəz Nəqliyyat Nazirliyi tabeliyinə verilib.

Mərkəzin yaradılmasında əsas məqsəd Bakıda nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsindən, nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin yüksəldilməsindən, ictimai nəqliyyatın hərəkətinin tənzimlənməsindən və hərəkət marşrutlarının optimallaşdırılmasından ibarətdir.İntellektual idarəetmə mərkəzinin zalında 600 rəqəmsal görüntünü əks etdirən, dünyada ən böyük – 120 kvadratmetr sahəsi olan monitor quraşdırılmışdır. Monitor vasitəsilə 150 yol kəsişməsində nəqliyyatın hərəkət vəziyyəti, eləcə də 2 min avtobusun idarə edilməsi ilə bağlı məlumatı 192 kamera vasitəsilə əldə etmək mümkündür.[1]

Mərkəz cinayətkarlığın qarşısının alınmasında Daxili İşlər Nazirliyi ilə qarşılıqlı əməkdaşlıq şəraitində fəaliyyət göstərir. Nazirliyin 600 kamerasının qeydə aldığı görüntülərin də monitorinqi bu mərkəzdə aparılır.

Üç mərhələdən ibarət olan intellektual nəqliyyat sisteminin hazırda birinci mərhələsi Bakının əsas küçə və prospektlərini əhatə edir. Bu proses ikinci mərhələdə 2 min 200 kvadratkilometr sahədə Böyük Bakı və Abşeron ərazisini, üçüncü mərhələdə isə respublikanın bütün bölgələrində yerləşən nəqliyyat infrastrukturunu əhatə edəcəkdir. Birinci mərhələdə Bakıda intellektual nəqliyyat sistemi avadanlığının quraşdırılması artıq yekunlaşmışdır. İntellektual sistem üçün paytaxt ərazisində 450 kilometr müstəqil elektrik xətləri, 320 kilometr isə fiber-optik rabitə xətləri çəkilmişdir.[1]

İntellektual nəqliyyat sisteminin əsas xüsusiyyətlərindən biri də müşahidə kameralarıdır. Yollardakı vəziyyətin müşahidəsi, hərəkət zamanı nasazlıq yaranan nəqliyyat vasitələrinin, baş vermiş qəza hallarının müəyyənləşdirilməsi, sıxlıq yaranan ərazilərdə monitorinqin aparılması üçün magistrallarda kameralar yerləşdirilmişdir. Yollarda vəziyyətin qrafik şəkildə sürücülərə ötürülməsi üçün isə elektron məlumat tabloları qurulmuşdur.[1]

BNA tərkibində

2015-ci ildə Prezidentin fərmanı ilə Nazirlər Kabineti yanında Bakı Nəqliyyat Agentliyi yaradılıb və NİİM MMC olaraq onun tabeliyinə verilib.

2016-cı ildə Azərbaycan Prezidenti fərmanı ilə Nazirlər Kabineti yanında Bakı Nəqliyyat Agentliyi əsasında müstəqil "Bakı Nəqliyyat Agentliyi" yaradilib. 2016-cı ildə NK qərarı ilə NİİM BNA "strukturuna daxil olmayan tabeliyindəki qurum" olaraq təsdiqlənib.

16.4.Bakı nəqliyyat agentliyi :Ümumi məlumat

Bakı şəhərində nəqliyyat sahəsində islahatların keçirilməsinə dair əlavə tədbirlər haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2015-ci il 21 dekabr tarixli Fərmanı ilə aAzərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti yanında Bakı Nəqliyyat Agentliyi yaradılmışdır. Azərbaycan Respublikasında dövlət idarəçiliyinin təkmilləşdirilməsi ilə bağlı bəzi tədbirlər haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2016-cı il 24 noyabr tarixli Fərmanı ilə "İcra hakimiyyəti orqanı" hüquqi statusuna malik Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti yanında Bakı Nəqliyyat Agentliyi əsasında "Bakı Nəqliyyat Agentliyi" publik hüquqi şəxs yaradılmışdır. Bakı Nəqliyyat Agentliyinin fəaliyyətinin təmin edilməsi haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2018-ci il 2 aprel tarixli Fərmanına əsasən Bakı Nəqliyyat Agentliyinin Nizamnaməsi təsdiq olunmuşdur. Agentliyin fəaliyyətinin əsas məqsədi Bakı şəhərinin inzibati ərazisində nəqliyyat vasitələrinin və piyadaların təhlükəsiz, fasiləsiz və rahat hərəkətini təmin etməkdir. Bakı Nəqliyyat Agentliyi Bakı şəhərinin inzibati ərazisində yol hərəkətinin təşkilində iştirak edən, ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələri ilə müntəzəm sərnişindaşıma və taksi minik avtomobilləri ilə sərnişindaşıma sahəsində tənzimləməni və nəzarəti həyata keçirən publik hüquqi şəxsdir. Agentlik öz vəzifələrini yerinə yetirərkən və hüquqlarını həyata

keçirərkən dövlət və yerli özünüidarəetmə orqanları, beynəlxalq və qeyri hökumət təşkilatları ilə, digər hüquqi və fiziki şəxslərlə qarşılıqlı əlaqədə fəaliyyət göstərir:

- sərnişindaşıma sahəsində nəzarəti və tənzimləməni həyata keçirir;
- yol hərəkətinin təşkilində iştirak edir;
- nəqliyyat axınının mərkəzləşdirilmiş qaydada idarə olunmasında iştirak etmək və aidiyyəti qurumlarla birlikdə nəqliyyat axınının tənzimlənməsini təmin edir;
- nəqliyyatı intellektual idarəetmə sistemini tətbiq edir;
- sərnişindaşıma sahəsinin inkişafını təmin edir.

İNS -yol hərəkətinin idarə edilməsi, bütün nəqliyyat növlərinin (fərdi, ictimai, yük) işinin monitorinqi və idarə edilməsi, region ərazisində nəqliyyat xidmətinin təşkili haqqında vətəndaşların və müəssisələrin məlumatlandırılması məsələlərini həll edən qarşılıqlı əlaqəli avtomatlaşdırılmış sistemlər kompleksidir.

Nəqliyyatı İntellektual İdarəetmə Mərkəzi (NİİM). **NİİM**-ın qarşısında duran məqsədlər. NİİM-in əsas funksiyaları. NİİM-in Nəqliyyatda Siqnala nəzarət sistemi. Qanunsuz Parklanmaya Nəzarət Sistemi. Avtobuslara Nəzarət Sistemi.

Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarında son illərdə aparılan islahatların səmərəliliyinin artırılması, müxtəlif nəqliyyat infrastrukturunun yenidən qurulması, inkişaf etdirilməsi və yerinə yetirilən bir sıra məqsədyönlü işlər ilə yanaşı avtobus nəqliyyatı ilə sərnişin daşımaları sahəsində də yeni dövlət siyasətinin formalaşdırılması və həyata keçirilməsi istiqamətində mütəmadi olaraq tədbirlərin həyata keçirilməsi zəruridir. Hazırda avtobus nəqliyyatı ilə sərnişin daşımaları sahəsində pərakəndəlik və nizamsızlıq hallarına, eləcə də özəl daşıyıcılar arasında olan rəqabətin gedişində sərnişinlərin faktiki olaraq hüquqlarının qorunmaması, daşıma təhlükəsizliyinin təmin olunmaması və yol hərəkəti qaydalarının pozulması, sərnişinlərə aşağı səviyyəli xidmətin göstərilməsi, sürücülərin sosial müdafiəsi tələblərinə məhəl qoyulmaması hallarına və çox vaxt bir çox daşıyıcıların səriştəsiz fəaliyyətinin mənfi aspektlərindən irəli gələn digər hallara rast gəlinir.Ümumiyyətlə isə Bakı şəhərində avtobus ictimai nəqliyyat növü bir sıra xüsusiyyətlərinə: ən əsası sərnişin daşımalarındakı payına (~81%), tez və rahat çatdırılmaya və s. görə dünyanın bir çox inkişaf etmiş ölkələrindəki vəziyyətdən heç də geri qalmır. Lakin bu sahədə narahat edici vəziyyət əsasən texniki təhlükəsizlik məsələləri, sürücülərin davranış mədəniyyəti və daha çoxsürücülərdən asılı olan "qrafik intizamsızlığı" məsələlərindədir ki, bunların da aradan qaldırılması üçün ciddi tənzimləmələrə ehtiyac vardır. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2007-ci il 26 oktyabr tarixli 2469 nömrəli Sərəncamının icrası olaraq Bakıda Nəqliyyatı İntellektual İdarəetmə Sisteminin yaradılmasına başlanılmışdır. 2009-cu ilin aprel ayından binanın tikintisinə, xarici şirkətlərlə əlaqələrin yaradılmasına, Bakı şəhəri üzrə müasir avadanlıqların çatdırılması və quraşdırılmasına dair intensiv işlər aparılmışdır. Real rejimdə Nəqliyyatı İntellektual İdarəetmə Mərkəzi (bundan sonra NİİM) 29 dekabr 2011-ci il tarixində Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin iştirak etdiyi açılışdan sonra fəaliyyətə başlamışdırNİİM təhlükəsizliyi, rahatlığı, effektivliyi, çevikliyi və ətraf mühitin qorunmasını təmin edən İntellektual Nəqliyyat Sistemi texnologiyası əsasında fəaliyyət göstərir. Bu texnologiya nəqliyyat informasiyasının birləşmiş şəbəkəsinə, nəqliyyatın monitorinqi və idarə edilməsinə, mövcud vəziyyətin təhlili və optimallaşdırılmasına, qəzaların və hadisələrin qeydə alınmasına, avtomatik rejimdə göstərişlərin formalaşdırılması və yerinə yetirilməsinə əsaslanır..

Nəqliyyatı intellektual idarəetmə sistemində informasiya axınlarının istiqamətləri:

- GPS
- Şəxsi nəqliyyat
- Təhlükəsiz ictimai nəqliyyat
- Piyada/sərnişin İstifadəedicisi
- Nəqliyyat axının manitorinqi
- Parketmə
- Ağıllı dayanacaq
- Ağıllı işıqfor

16.6.İNS-in tətbiqinin əsas məqsəd.

- yol hərəkətinin təhlükəsizliyinin artırır.
- küçə-yol şəbəkəsinin keçiricilik qabiliyyətinin artırılması;
- yol hərəkəti iştirakçılarına xidmətin keyfiyyətinin artırılması;
- ətraf mühitə nəqliyyat axınlarının zərərli təsirinin azaldılması;
- nəqliyyatın fəaliyyətinin səmərəliliyinin artırılması;
- şəhər ictimai sərnişin nəqliyyatının nüfuzunun artırılması;
- şəhərin investisiya və turist cəlbediciliyinin artırılması;
- İctimai nəqliyyatın hərəkətinin tənzimlənməsi və hərəkət marşrutlarının optimallaşdırılması; • Hərəkətin təhlükəsizliyinin yüksəldilməsi və nəqliyyatın hərəkətinin sıx olduğu küçə və prospektlərdə hərəkətin tənzimlənməsi;
- • Nəqliyyatın hərəkəti barədə məlumatların nəqliyyat istifadəçilərinə çatdırılması;

  • Nəqliyyat vasitələrindən istifadənin iqtisadi səmərəliliyinin artırılması, enerji resurslarına qənaət və ekoloji durumun yaxşılaşdırılması. Beləliklə, mərkəzin əsas fəaliyyəti əhalinin yüksək səviyyədə təhlükəsizliyini təmin etmək və paytaxt yollarında onlar üçün rahatlıq yaratmaqdır. Məhz buna görə mərkəzin gündəminə aid olan məsələlər aşağıdakılardır:

  • nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi

  • nəqliyyat xidmətlərinin kefiyyətinin yüksəldilməsi

  • aidiyyəti dövlət qurumları ilə birlikdə nəqliyyatın vəziyyəti ilə bağlı problemlərin müzakirəsi və həll edilməsi.

  Nəqliyyatı İntellektual İdarəetmə mərkəzinin əsas funksiyaları:

  1.real zamanda nəqliyyat siqnallarının idarə olunması;

  2.monitorinq və nəzarət :

  3.idarəetmə və informasiya təminatı;

  4.nəqliyyat məlumatlarının təhlili və tıxacların idarə olunması.

5. məlumatların toplanması;

6.məlumatların təhlili;

7.məlumatların ötürülməsi.

1. Sistemin məqsədi: Ən müasir texnologiyalar tətbiq etməklə Bakı şəhərində sürətlə artmaqda olan avtomobil nəqliyyatı vasitələrinin hərəkətində yaranmış və getdikcə artan problemlərin aradan qaldırılması üçün şəhər nəqliyyatının idarə edilməsi sisteminin yaradılması.

16.7.Sistemin əsas funksiyaları və iş prinsipi haqqında qısa təsvir:İctimai Nəqliyyatı idarəetmə sistemi. Nəqliyyat axınlarından asılı olaraq işıqforların tam avtomatik idarə olunması, Parklamanın idarə olunması və məsafədən icbari idarəetmə (parklama qaydalarının tətbiqi) sistemlərinin tətbiq olunması yolu ilə tıxacların yaranmasının qarşısının alınması Naviqasiya sisteminin tətbiqi.

Fövqəladə hallar zamanı şəhər nəqliyyatının idarə olunmasının təşkili o Yollarda, yol ötürücülərində, dayanacaqlarda və parklanma yerlərində qəzalar (yol-nəqliyyat hadisələri, terror aktları) haqqında məlumatların yığılması, qeydə alınması və aidiyyəti təşkilatlara ötürülməsi o Nəqliyyat informasiyasının toplanması və təhlili sistemi o Dayanacaqlarda, şəhərin giriş və əsas yollarında elektron idarəetmə sistemli məlumat tablolarının quraşdırılması o Elektron-kart ödəmə sisteminin tətbiqi (növbəti mərhələ) Fövqəladə hallar zamanı şəhər nəqliyyatının idarə olunmasının təşkili o Yollarda, yol ötürücülərində, dayanacaqlarda və parklanma yerlərində qəzalar (yol-nəqliyyat hadisələri, terror aktları) haqqında məlumatların yığılması, qeydə alınması və aidiyyəti təşkilatlara ötürülməsi. Nəqliyyat informasiyasının toplanması və təhlili sistemi.Dayanacaqlarda, şəhərin giriş və

əsas yollarında elektron idarəetmə sistemli məlumat tablolarının quraşdırılması.Elektron-kart ödəmə sisteminin tətbiqi (növbəti mərhələ)a

16.8.Nəqliyyatda Siqnala nəzarət sistemi (TSCS)

Nəqliyyatda Siqnala Nəzarət Sisteminin məqsədi şəhərin əsas yollarının yol kəsişmələrində səmərəli nəqliyyat əməliyyatlarını aparmaq, optimal verilənlər bazasını yaratmaq, yollardakı tıxacı aradan qaldırmaq, VİP dəhliz (yaşıl dalğa) vermək, işıqforlara nəzarət etmək, nasazlıq yarandıqda onu aradan qaldırmaq, yolları araşdırıb işıqfor siqnalları üçün ən optimal vaxt bölgülərini tətqiq edib onun bu vaxt bölgüləri ilə işləməsini təmin etməkdir. Bu sistem tətbiq olunmazdan əvvəl Bakı şəhərində yollardakı nəqliyyatı idarə etmək, işıqforlara nəzarət etmək, avtomobillərin rahat hərəkətini təmin etmək mümkün deyildi. Işıqfordakı işıq siqnallarının vaxt bölgüləri müasir dövrün tələblərinə uyğun deyildi. Hal-hazırda Bakı şəhərində işıqforu idarə edən avadanlıqlar (kontrollerlər) 149 yol kəsişməsində yerləşdirilmişdir. Nəqliyyatı İntellektual İdarəetmə Mərkəzinin menecerləri tərəfindən paytaxtın 149 yol kəsişməsinə 24 saat nəzarət olunur. Artıq bir neçə yol kəsişməsində işıqforlara vaxt göstərici (taymer) qoşulmuşdur və sürücülər bu üstünlükdən istifadə edirlər. İşıq siqnallarının vaxtlarını göstərən bu avadanlıq kəsişmələrdə tıxacın və qəzaların qarşısını alır. Yol kəsişmələrinin asan idarə olunması üçün eyni xüsusiyyətli yol kəsişmələri bir qrupda birləşdirilib. Buna misal olaraq Rəşid Behbudov, Bakıxanov küçələrini, Ak. Həsən Əliyev və s. misal göstərə bilərik. Hər hansı bir qrupa plan göndərdikdə ona aid olan bütün kəsişmələrə

həmin planı göndərmiş oluruq. Nəqliyyatda Siqnala Nəzarət Sistemi iki rejimlə: Statistik planlar və detektordan gələn məlumatlar əsasında idarə olunur. Kontrollerin statistik planla işləməsi üçün yollar analiz olunur, işıqfor siqnalları üçün ən optimal vaxt bölgüləri hesablanır və eyni xüsusiyyətli yol kəsişmələrindən ibarət qrupa tətbiq edilir. Yollar analiz edildikdə yolun həcmi, bu yoldan keçən nəqliyyatın sayı, həftənin günləri və günün pik saaatları nəzərə alınır. Detektordan gələn məlumatlar əsasında işlədikdə işıqfor siqnalları üçün vaxt bölgülərini proqram təminatı özü hesablayır. Bunun üçün paytaxtın 36 kritik yol kəsişməsində 321 ədəd detektor quraşdırılıb. Bu rejimdə proqram təminatı kritik yol kəsişmələrindəki detektordan gələn məlumatlar əsasında vaxt bölgülərini hesablayır və eyni xüsusiyyətli yol kəsişmələrindən ibarət qrupa tətbiq edir.

16.9.Qanunsuz Parklanmaya Nəzarət Sistemi (IPCS)

Nəqliyyat vasitələrinin qanunsuz olaraq parklanması nəqliyyat axınına mane olan və yollarda tıxacın yaranmasına səbəb olan əsas amillərdən biridir. Qanunsuz Parklanmaya Nəzarət Sisteminə 44 kamera daxildir və bu kameralar tıxacların məhz qanunsuz parklanma səbəbindən yarandığı ərazilərdə quraşdırılmışdır. 44 kameradan 32-si məhz bu səbəbdən şəhərin mərkəzi küçələrində yerləşdirilmişdir. Hər bir dirək uzərində iki kamera mövcuddur ki, onlardan biri müşahidə digəri isə nəzarət kamerasıdır. Müşahdə kamerası dirəyin alt hissəsində, nəzarət kamerası isə dirəyin üst hissəsində quraşdırılır. Müşahidə kameraları vasitəsilə ərazidə müşahidə aparılır, nəzarət kameraları vasitəsilə isə qanunsuz parklanan nəqliyyat vasitələrinin dövlət nömrə nişanları və ümumi görüntüləri qeydə alınır. Müşahidə kamerası öz oxu ətrafında tam dövrə vura bilir ki, bu da öz növbəsində ərazilərə tam nəzarət etməyə imkan yaradır. Nəzarət kamerası isə öz oxu ətrafında 350 ° bucaq altında dönmək imkanına malikdir. Müşahidə kameraları 37 dəfə, nəzarət kameraları isə 22 dəfə böyütmə qabiliyyətinə malikdir.Nəzarət kameraları 100 metr məsafədən avtomobilin dövlət nömrə nişanını qeydə ala bilir. Müşahidə və nəzarət kameralarından alınmış məlumatlar, müvafiq dirəkdə quraşdırılmış kontrollerə və daha sonra optik kabellərlə mərkəzə ötürülür.Qanunsuz Parklanmaya Nəzarət Sistemindən istifadə etmək üçün 3 rejim: avtomat, yarımavtomat və manual rejim mövcuddur. Avtomat rejimdə əməliyyatlar menecerin iştirakı olmadan tam sərbəst şəkildə aparılır. Yarımavtomat rejimində əməliyyatlar menecerin qismən iştirakı ilə aparılır. Manual rejim isə bütövlükdə menecer tərəfindən idarə olunur. Nəqliyyat vasitəsi qadağan olunmuş ərazilərdə parklanarsa bu zaman onun dövlət nömrə nişanı və ümumi görüntüsü qeydə alınır. Hal-hazırda nəqliyyat vasitələrinin qadağan olunmuş ərazilərdə saxlanması müddəti 5 dəqiqə ilə məhdudlaşdırılmışdır. Əgər hər hansı bir nəqliyyat vasitəsi parklanmaya icazə verilməyən ərazidə 5 dəqiqədən artıq müddətinə durmuşsa, onu nəzarət kamerası avtomatik olaraq ikinci dəfə qeydə alır və nəqliyyat vasitəsinin sahibinə cərimə tətbiq olunur. Qanunsuz Parklanmaya Nəzarət Sistemi vasitəsilə qeydə alınan hər bir avtomobilə uyğun olaraq cərimə vərəqəsi hazırlanır və onların sistemdə istənilən vaxt tarixə və ya nəqliyyat vasitəsinin dövlət nömrə nişanına uyğun olaraq axtarışını aparmaq mümkündür. Hər bir cərimə vərəqəsində nəqliyyat vasitəsinin 4 fotoşəkli movcud olur. Bunlardan ikisi avtomobilin ilkin gorüntüsü sonrakı ikisi isə son görüntüsüdür. Tətbiq olunan cərimə vərəqələrində digər avtomobillərin dövlət nömrə nişanlarını və piyadaların görüntülərini gizli saxlanılması təmin olunur.

16.10. “Avtobuslara Nəzarət Sistemi”

“Avtobuslara Nəzarət Sistemi” (BMS&BİS - Bus Management System & Bus İnformation System) Respublikamızın nəqliyyat sisteminin əsas, əvəzolunmaz tərkib hissəsi olan və sərnişin daşımalarının

ən çox hissəsini təşkil edən avtobusların işləmə qrafiklərinə, qayda pozuntularına, sərnişinlərə göstərilən xidmət səviyyəsinin yüksəldilməsinə, dayanacaqda gözləyən insanların düzgün məlumatlandırılmasına, yaranan problemlərə anında müdaxilə etməyə xidmət edir. "Avtobuslara Nəzarət Sistemi"-də istifadə olunan avadanlıqlar, tərkib hissələri və onların iş prinsipləri barədə qısa məlumat:

Bort Avadanlığı - avtobusun real vaxtda olan məkanı ilə bağlı məlumatı toplayan, müəyyənləşdirən və bu məlumatı avtobus sürücüsünə çatdırılmasını təmin edən avadanlıqdır. Əsas tərkib hissələri GPS antenna, Simsiz (Wireless) Modem, Elektrik techizat qutusu qurğularıdır.Hal-hazırda nəzərdə tutulan 2096 ədəd OBE avadanlıqlarının 1890 ədədi təyinatı üzrə avtobuslara quraşdırılıb. OBE "GPS antenna" vasitəsilə avtobusun koordinatlarını təyin edir, sonra avadanlıqdan bu informasiya kabel və ya WI-FI vasitəsilə "Simsiz modemə" ötürülür və "3G" texnologiya vasitəsilə həmin informasiyalar Mərkəzə daxil olur və emal olunur. Toplanmış informasiyalar vasitəsilə xətdə olan avtobuslar arasında interval, dayanacağa çatma vaxtı, kəsişmədən keçmə vaxtı təyin edilir. Emal olunmuş informasiyalar müvafiq olaraq hər bir avtobusda olan OBE avadanlıqlarına göndərilir. Bu informasiyaya ön və arxa avtobuslarla olan məsafə və vaxt intervalı, hal-hazırda olduqları məntəqə və ya dayanacaq, avtobusların dövlət qeydiyyat nişanları, hazırda idarə olunan avtobusun dövlət qeydiyyat nişanı,olduğu və ötüb keçdiyi dayanacaqların adları daxildir. Hazırda idarə olunan avtobus barədə və göndərilən informasiyalar OBE qurğusunun monitorunda əks olunur. Bundan başqa OBE qurğusundakı kamera vasitəsilə avtobusu idarə edən şəxsin şəkilləri çəkilir və bunun köməkliyi ilə sürücünün yol verdiyi qayda pozuntularını (iş zamanı siqaret çəkməsi, mobil telefondan istifadəsi, sürücünün başqa bir şəxslə əvəz olunması, avadanlığa müdaxiləsi) aşkar etməyə kömək edir.

16.11."Bus İnformation Terminal (Avtobus İnformasiya Terminalı)"

BİT – dayanacaqlarda avtobusun gəlişi ilə bağlı məlumatı vətəndaşlara çatdırmaq üçün quraşdırılan avadanlıqdır. Hal-hazırda nəzərdə tutulan 664 ədəd avadanlıq təyinatı üzrə müvafiq yerlərə quraşdırılmışdır. Terminalın monitorunda bu dayanacaqdan keçən marşrutların nömrələri və çatma vaxtları əks olunur. Bundan başqa avadanlığın üzərindəki düymələrdən istifadə edərək iki dildə (Az və İng) "İstifadə təlimatı", "Avtobus" və "Gediləcək yer" menyularından yararlanmaq olar. Bu menyular vasitəsilə vətəndaş seçdiyi məntəqəyə hansı optimal marşrutlarla və hansı müddətə gedə biləcəyini öyrənə bilər. Bununla yanaşı monitorda hava durumu, cari vaxt və tarix əks olunur. Təhlükəsizliyə nəzarət etmək məqsədilə terminalda kamera yerləşdirilmişdir. Gələcəkdə tətbiq olunacaq "vahid ödəmə kart"nın hesabını yoxlamaq üçün "card reader" üsulu nəzərdə tutulmuşdur.

16.12.Texniki xüsusiyyətləri.

İntellektual idarəetmə mərkəzinin zalında 600 rəqəmsal görüntünü əks etdirən, dünyada ən böyük – 120 kvadratmetr sahəsi olan monitor quraşdırılmışdır. Monitor vasitəsilə 150 yol kəsişməsində nəqliyyatın hərəkət vəziyyəti, eləcə də 2 min avtobusun idarə edilməsi ilə bağlı məlumatı 192 kamera vasitəsilə əldə etmək mümkündür.[1]

Mərkəz cinayətkarlığın qarşısının alınmasında Daxili İşlər Nazirliyi ilə qarşılıqlı əməkdaşlıq şəraitində fəaliyyət göstərir. Nazirliyin 600 kamerasının qeydə aldığı görüntülərin də monitorinqi bu mərkəzdə aparılır.

Üç mərhələdən ibarət olan intellektual nəqliyyat sisteminin hazırda birinci mərhələsi Bakının əsas küçə və prospektlərini əhatə edir. Bu proses ikinci **mərhələdə 2 min 200 km²** sahədə

Böyük Bakı və Abşeron ərazisini, üçüncü mərhələdə isə respublikanın bütün bölgələrində yerləşən nəqliyyat infrastrukturunu əhatə edəcəkdir. Birinci mərhələdə Bakıda intellektual nəqliyyat sistemi avadanlığının quraşdırılması artıq yekunlaşmışdır. İntellektual sistem üçün paytaxt ərazisində **450 kilometr** müstəqil elektrik xətləri, **320** kilometr isə fiber-optik rabitə xətləri çəkilmişdir-

İntellektual nəqliyyat sisteminin əsas xüsusiyyətlərindən biri də müşahidə kameralarıdır. Yollardakı vəziyyətin müşahidəsi, hərəkət zamanı nasazlıq yaranan nəqliyyat vasitələrinin, baş vermiş qəza hallarının müəyyənləşdirilməsi, sıxlıq yaranan ərazilərdə monitorinqin aparılması üçün magistrallarda kameralar yerləşdirilmişdir. Yollarda vəziyyətin qrafik şəkildə sürücülərə ötürülməsi üçün isə elektron məlumat tabloları qurulmuşdur

BNA tərkibində **2015-ci** ildə Prezidentin fərmanı ilə Nazirlər Kabineti yanında Bakı Nəqliyyat Agentliyi yaradılıb və NİİM MMC olaraq onun tabeliyinə verilib.

2016-cı ildə Azərbaycan Prezidenti fərmanı ilə Nazirlər Kabineti yanında Bakı Nəqliyyat Agentliyi əsasında müstəqil "Bakı Nəqliyyat Agentliyi" yaradilib. **2016-cı** ildə NK qərarı ilə NİİM BNA "strukturuna daxil olmayan tabeliyindəki qurum" olaraq təsdiqlənib.

Agentliyin fəaliyyətinin əsas məqsədi Bakı şəhərinin inzibati ərazisində nəqliyyat vasitələrinin və piyadaların təhlükəsiz, fasiləsiz və rahat hərəkətini təmin etməkdir. Bakı Nəqliyyat Agentliyi Bakı şəhərinin inzibati ərazisində yol hərəkətinin təşkilində iştirak edən, ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələri ilə müntəzəm sərnişindaşıma və taksi minik avtomobilləri ilə sərnişindaşıma sahəsində tənzimləməni və nəzarəti həyata keçirən publik hüquqi şəxsdir. Agentlik öz vəzifələrini yerinə yetirərkən və hüquqlarını həyata keçirərkən dövlət və yerli özünüidarəetmə orqanları, beynəlxalq və qeyrihökumət təşkilatları ilə, digər hüquqi və fiziki şəxslərlə qarşılıqlı əlaqədə fəaliyyət göstərir.

- sərnişindaşıma sahəsində nəzarəti və tənzimləməni həyata keçirir;
- yol hərəkətinin təşkilində iştirak edir;
- nəqliyyat axınının mərkəzləşdirilmiş qaydada idarə olunmasında iştirak etmək və aidiyyəti qurumlarla birlikdə nəqliyyat axınının tənzimlənməsini təmin edir;
- nəqliyyatı intellektual idarəetmə sistemini tətbiq edir;
- sərnişindaşıma sahəsinin inkişafını təmin edir.

1. Sistemin məqsədi: Ən müasir texnologiyalar tətbiq etməklə Bakı şəhərində sürətlə artmaqda olan avtomobil nəqliyyatı vasitələrinin hərəkətində yaranmış və getdikcə artan problemlərin aradan qaldırılması üçün şəhər nəqliyyatının idarə edilməsi sisteminin yaradılması.

2. Sistemin əsas funksiyaları və iş prinsipi haqqında qısa təsvir: İctimai Nəqliyyatı idarəetmə sistemi.Nəqliyyat axınlarından asılı olaraq işıqforların tam avtomatik idarə olunması, Parklamanın idarə olunması və məsafədən icbari idarəetmə (parklama qaydalarının tətbiqi) sistemlərinin tətbiq olunması yolu ilə tıxacların yaranmasının qarşısının alınması o Naviqasiya sisteminin tətbiqi.

Fövqəladə hallar zamanı şəhər nəqliyyatının idarə olunmasının təşkili.

Yollarda, yol ötürücülərində, dayanacaqlarda və parklanma yerlərində qəzalar (yol-nəqliyyat hadisələri, terror aktları) haqqında məlumatlarınyığılması, qeydə alınması və aidiyyəti təşkilatlara

ötürülməsi o Nəqliyyat informasiyasının toplanması və təhlili sistemi o Dayanacaqlarda, şəhərin giriş və əsas yollarında elektron idarəetmə sistemli məlumat tablolarının quraşdırılması.

Elektron-kart ödəmə sisteminin tətbiqi (növbəti mərhələ) 3. Sistemin əhatə dairəsi:

Bakı şəhərini əhatə edən əsas çevrə və çevrədaxili paylayıcı yollar üzrə o Bakı şəhərinin mərkəzini onun ətraf hissələri ilə birləşdirən istiqamətlər üzrə İntellektual Nəqliyyat a

M 17.Taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları.

Taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarını yerinə yetirən daşıyıcı,daşımaları müəyyən edilmiş ərazi hüdudlarında, sərnişinlərin rahatlığını və təhlükəsizliyini təmin edə bilənvəbu növ daşımalar üçün nəzərdə tutulmuş avtonəqliyyat vasitələri ilə həyata keçirməlidir.

Vağzalların, hava limanlarının,xəstəxanaların,ticarət və mədəniyyətmərkəzlərinin,kütləvi istirahət komplekslərinin və yaşayış massivlərinin yerləşdiyi ərazilərin yaxınlığında taksi minik avtomobillərinin dayanacaqlarının geniş şəbəkəsi təşkil edilir.

Taksi minik avtomobilləri ilə sərnişinlərin daşıma haqqının dəyəri, avtomobilin verilməsinə, minməyə,bir kilometr ödənişli gedişə və bir saat ödənişli boşdayanmaya görə elan edilmiş tariflərdən asılı olaraq taksometrin göstəricisinə əsasən müəyyən edilir.Taksi minik avtomobilinin sifarişçiyə təqdim edilməsinə görə haqqın müəyyən edilməsi qaydası sərnişin daşınmasını yerinə yetirən daşıyıcı və ya təşkilatçı tərəfindən elan edilir.

Sifariş gözləyərkən daşıyıcı taksi minik avtomobilləri üçün nəzərdə tutulmuş“Taksilərin dayanacaq yeri” yol nişanı ilə işarələnmiş dayanacaqlardan istifadə edə bilər.Taksi minik avtomobilinin bir neçə sərnişin tərəfindən dayanacaqda kirayənlənməsinə yalnız növbədə birinci olan sərnişinin razılığı ilə yol verilir.Taksi minik avtomobilini kirayələmiş sərnişinin razılığı ilə daşıyıcı digər sərnişinlərin avtomobilə yolüstü mindirilməsini həyata keçirə bilər. Bu hallarda gediş haqqının ümumi məbləği sərnişinlər arasında onların hər birinin getdiyi məsafəyə uyğun olaraq bölüşdürülür. Bir taksi minik avtomobili eyni istiqamətdə gedən bir neçə sərnişin tərəfindən kirayələndikdə və həmin sərnişinlərin getdikləri məsafə təxminən bərabər olduqda, gediş haqqının ümumi məbləği sərnişinlər arasında bərabər bölüşdürülür.

-Taksi minik avtomobili kirayələnmədikdə, onun damındakı “Taksi” tanınma nişanı fənəri sürücü tərəfindən yandırılmalı, taksi minik avtomobili sərnişin tərəfindən kirayələndikdə isə həmin fənər söndürülməlidir.

-Taksi minik avtomobilinin salonunda siqaret çəkməyə və pəncərələrin açılmasına yalnız sərnişinin və sürücünün qarşılıqlı razılığı ilə yol verilir.-Taksi minik avtomobillərində oddan təhlükəli, tezalışan, partlayıcı,zəhərli maddələr və materialların, kəsici, çirkləndirici və ya avtomobilin salonunun üzlüyünü korlaya bilən baqajın, üzlüksüz və ya qablaşdırılmamış odlu silahın, heyvan və quşların (pişiklərin, ağızlığı taxılmış və qısa xalta qayışı olan itlərin altına salınan xüsusi döşənəklərin olduğu halda, səbətdə, zənbildə, çantada xırda heyvanlar, dibi bağlı və açıq olmayan qəfəsdə quşlar istisna olmaqla) daşınmasına yol verilmir.

-Taksi minik avtomobili sürücüsünün vəzifələri aşağıdakılardır:

-müvafiq qaydada gündəlik reysqabağı tibbi müayinədən keçmək;

-istifadəsində olan avtonəqliyyat vasitəsinin *qanunla müəyyən edilmiş hallarda* dövlət texniki baxışdan keçməsini, rübdə bir dəfə texniki, istismar, təhlükəsizlik və ekoloji tələblərə uyğunluğunun yoxlanılmasını, həmçinin reys qabağı yoxlanılmasını təmin etmək və istismar edərkən onu texniki cəhətdən saz vəziyyətdə saxlamaq;

-xidmət göstərdiyi ərazinin hüdudlarında küçələrin və əsas obyektlərin adlarını və onların yerləşdiyi yerləri, taksi minik avtomobilləri üçün nəzərdə tutulmuş dayanacaqların yerlərini, yol hərəkətinin təşkilini, tibbi yardım və polis bölmələrinin yerləşdiyi yerləri bilmək;

-avtonəqliyyat vasitəsinin salonunun və baqaj bölməsinin təmiz vəziyyətdə olmasına daim nəzarət etmək, iş vaxtı təmiz və səliqəli geyimdə olmaq, habelə sərnişinlərlə və nəzarət edən şəxslərlə ünsiyyətdə nəzakətli olmaq;

-xidmət etdiyi ərazi hüdudlarında sərnişini göstərilən ünvana çatdırmaq;

-daşımanın yerinə yetirilməsi üçün dayanacaqda sifarişi gözləyərkən "Taksi" tanınma nişanı fənərini yandırmaq və taksi minik avtomobilinin salonunda olmaq;

-dayanacaqda sərnişinlərin növbə ilə taksi minik avtomobilinə minməsini təmin etmək;

-yol hərəkəti qaydalarına riayət etməklə sifariş edilməmiş taksi minik avtomobilini gedişi həyata keçirmək istəyi olan və müvafiq işarə edən sərnişinin tələbi ilə dayandırmaq;

-sərnişinə xidmət göstərilməsini davam etdirməyə yol verməyən nasazlıq aşkar edildikdə, taksometrin göstəricilərinə görə sərnişinlə hesablaşmaq və gedişin davam etdirilməsində ona yardım etmək;

-sərnişindən təyinat məntəqəsini öyrəndikdən sonra, taksometri işə salmaq,"Taksi" tanınma nişanı fənərini söndürmək və hərəkətə başlamaq;

-yol hərəkəti qaydalarına riayət etməklə, sərnişinin göstərdiyi ünvana ən qısa yolla getmək;

-hərəkət marşrutunu yalnız sərnişinin razılığı və ya təşəbbüsü ilə dəyişmək;

- daşınma başa çatdıqda, taksometrin göstəricisinə uyğun olaraq sərnişinə gediş qiymətini elan etmək, onunla hesablaşmaq, sərnişinə qanunvericilikdə nəzərdə tutulmuş qaydada çek və ya ödəniş qəbzini vermək, baqajı vermək, avtomobildə sərnişinin əşyasının (əşyalarının) yaddan çıxıb qaldığı aşkar edildikdə isə onun (onların) sahibinə qaytarılması üçün zəruri tədbirlər görmək.

-Taksi minik avtomobili sürücüsünün aşağıdakı hüquqları vardır:

-sərnişindən ictimai qaydaya riayət edilməsini tələb etmək;

-sərnişin tərəfindən ictimai qayda pozulduqda gedişi dayandırmaq, sərnişinlə hesablaşmaq, sərnişini düşürmək, yaxud polis bölməsinə aparmaq;

-gediş haqqını ödəməkdən boyun qaçıran sərnişinin şəxsiyyətini müəyyən etmək üçün daxili işlər orqanlarına müraciət etmək;

-daşınma ilə əlaqədar xidmətin göstərilməsi başlananadək sərnişinin gediş haqqını ödəmək imkanında şübhə olduqda, sərnişindən qabaqcadan gedişin və boşdayanmanın güman edilən dəyərindən artıq olmayan miqdarda ödəniş almaq;

-taksi minik avtomobilinin sifarişçisi razılaşdırılmış vaxtda xidmət göstərilməsi üçün nəzərdə tutulan yerə gəlmədikdə, sifarişi baş tutmamış hesab etmək;

-sərnişin çirkli paltarda və ya sərxoş vəziyyətdə olduqda, kobud surətdə ictimai qaydanı pozduqda, yaxud sürücüyə avtonəqliyyat vasitəsini idarə edərkən mane olduqda, gedişi dayandırmaq və həmin sərnişinin daşınmasından imtina etmək.

-Taksi minik avtomobilin sürücüsünə aşağıdakılar qadağandır:

-taksi dayanacağı üçün müəyyən edilməmiş yerlərdə sifariş gözləmək və hərəkətə təhlükə yaradan yerlərdə sərnişinlərə xidmət göstərmək;

- hərəkətə təhlükə yaradan texniki nasazlığı,o cümlədən nasaz və ya plombası pozulmuş taksometri,yaxud spidometri olan taksi minik avtomobili ilə sərnişin daşınmasını yerinə yetirmək;

-taksometr söndürülmüş halda olduqda, sərnişin daşınmasını yerinə yetirmək;

-taksi minik avtomobilinin texniki göstəricilərinə əsasən müəyyən edilmiş normadan artıq miqdarda sərnişin və baqaj (əl yükü) daşımaq;

- taksi minik avtomobilinə onu birinci kirayələmiş şəxsin razılığı olmadan digər sərnişinləri mindirmək;

- sərnişindən taksometrin göstəricisindən artıq miqdarda haqq ödəməyi tələb etmək;

-taksi minik avtomobilinin taksometrini və ya tanınma işıq fənərini hər hansı əşyalarla örtmək və ya çıxarmaq.

-Taksi minik avtomobili sərnişininin vəzifələri aşağıdakılardır:

-gediş başa çatdıqda taksometrin göstəricisinə əsasən hesablanmış daşınma haqqını ödəmək;

-taksi minik avtomobili hərəkət etdikdə sürücünün diqqətini yayındırmamaq və ictimai qaydaya riayət etmək;

-gözləmə yeri və vaxtını sürücü ilə razılaşdırmaq;

-təyin edilmiş vaxtı ötürməklə sifarişi təxirə saldıqda, müəyyən etdiyi yerə gəlmiş taksi minik avtomobilinin taksometrində göstərilmiş məbləği ödəmək.

-Taksi minik avtomobili sərnişininin hüquqları aşağıdakılardır:

-müəyyən edilmiş xidmət ərazisi hüdudlarında təyinat məntəqəsinə gediş üçün taksi minik avtomobilini kirayələmək;

-gəlmə yerini və vaxtını göstərməklə taksi minik avtomobilini sifariş etmək (o cümlədən, telefon vasitəsilə);

-taksi minik avtmobilinin texniki göstəricilərinə əsasən müəyyən edilmiş normadan artıq olmayan miqdarda əlavə haqq ödəmədən baqaj və əl yükü daşımaq;

-taksi minik avtomobili sürücüsünün xahişi ilə qabaqcadan gedişin və gözləmə zamanı dayanmanın güman edilən dəyərindən artıq olmayan miqdarda haqq ödəmək;

-taksi minik avtomobilinin salonunda avtomobilin qapısından içəri sərbəst daxil edilə bilən salonun üzlüyünü və avadanlığını korlamayan və çirkləndirməyən, habelə avtomobilin təhlükəsiz idarə edilməsində sürücüyə maneçilik törətməyən müxtəlif əşyaları daşımaq;

-daşıyıcının əmlakının korlanmasına görə məsuliyyəti öz üzərinə götürməklə, ağızlığı taxılmış və qısa xalta qayışı olan itləri, habelə xüsusi sukeçirməyən altlığı olan səbətlərdə, zənbillərdə, çantalarda pişikləri, digər xırda heyvanları və dibi bağlı qəfəslərdə quşları daşımaq;

-taksi minik avtmobilinin sürücüsündən təyinat məntəqəsinə icazə verilmiş ən qısa marşrutla hərəkət etməyi tələb etmək;

- taksi minik avtomobilində gediş üçün sifarişin rəsmiləşdirilməsi zamanı göstərilən xidmətlərin təxmini dəyəri və şərtləri barədə məlumat almaq;

-sifarişləri qəbul edən məntəqəyə xəbər verməklə, taksi minik avtomobilinin müəyyən edilmiş vaxtda gəlməsinə ən azı 30 dəqiqə qalmış daşınma üçün edilmiş sifarişi ləğv etmək;

. kirayə və ya gediş haqqının ödənilməsi barədə çek və ya ödəniş qəbzi tələb etmək.

-Taksi minik avtomobilindən növbədən kənar istifadə etmək hüququ hamilə qadınlara, məktəbəqədər yaşlı uşaqlarla olan sərnişinlərə və aşkar şəkildə əlillik əlamətləri olan şəxslərə verilir.

17.1.Minik avtomobillərinin təsnifatı

Daşıdığı sərnişinlərin sayı 7-dən çox olmayan hərəkt tərkibi minik avtomobillləri hesab olunur. Minik avtomobilləri təyinatına , kuzanın növünə , mühərrikin işçi həcminə və digər göstəricilərə görə təsnif olunurlar.

Təyinatına görə minik avtomobilləri ümümi təyinatlı avtomobillərə (taksi),xidməti istifadə avtomobillərinə , prokat və şəxsi istifadə avtomobillərinə bölünürlər.

Kuzanın növünə görə minik avtomobilləri qapalı (limuzin,sedan ,universal),açıq (fayton,kabriolet ,torpedo) və kombinəedilmiş (açılabilən) olurlar. Qapıların sayına görə kuzalar iki,dörd və beşqapılı olurlar.

Mühərrikin işçi həcminə və öz kütləsinə görə minik avtomobilləri aşağıdakı siniflərə bölünürlər :

ən kiçik ……..1,2 litrdə az;

kiçik ……..1,3-1,8 ;

orta …….1,9-3,5;

böyük…….. 3,5-dən çox;

ali……..məhdudlanmır.

M 18**Taksomotor daşımalarının planlaşdırılması**.

Şəhər və şəhərətrafı sərnişin daşımalarında taksomotor daşımaların planlaşdsırılması fərqli yerinə yetirilir. Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının planlaşdırılmasında istifadə olunan əsas texniki istismar göstəriciləri aşağıdakılardır: ümümi yürüş , pulu ödənilən yürüş ,taksi avtomobilinin xətdə olma , taksinin pulu ödənilən boş dayanma vaxtı , istismar sürəti , və s.

Taksi avtomobilinin ümümi yürüşüdən sərnişinlər tərəfindən pulu ödənilən yürüşdən , sıfırlı yürüşdən , pulsuz (sərnişinsiz) yürüşdən ibarət olub aşağıdakı ifadə ilə hesabnlanmır.

$\mathbf{L = L_{pl} + L_s + L_{ps}}$ **(2)**

$\mathbf{L_{pl} = L = L_{pl}^{s} + L_{pl}^{ss}}$ **(3)**

Burada L – taksi avtomobilin ümümi yürüşü;

L_{pl} - taksi avtomobilin pullu yürüşü;A

L_s – gündəlik sıfırlı yürüş ;

L_{ps} – pulsuz yürüş;

L_{pl}^{s} – sərnişinlə pullu pullu yürüş ;

$+L_{pl}^{ss}$ - çağırışa gələn taksinin pulu ödənilən sərnişinsiz yürüşü.

Taksi avtomobili üçün pullu yürüş əmsalı müəyyən müddət ərzində taksi avtomobilinin pullu yürüşünün onun ümümi yürüşünə nisbəti ilə hesablanır **və** $\boldsymbol{\beta_P = \frac{L_{pl}}{L}}$ **(4)**

Taksi avtomobilinin sərnişinlə yürüşünün ümümi yürüşə nisbəti isə yürüşdən istifadə əmsalı adlanırvə $\beta = \frac{L_{pl}^{s}}{L}$ ifadəsi ilə hesablanır.Qeyd edək ki, minik taksi avtomobillərində pullu yürüş əmsalı avtomobillərdən istifadənin əsas səmərəlilik göstəricilərindən biridir. Bu göstəricinin yüksək olması minik avtomobillərindfən səmərəli istifadə olmasına dələlət edir.Taksi vtomobillərin xətdə olma vaxtı (sürücülərin nahar fasiləsi çıxmaqla)yürüşə və dayanmaya sərf etdikləri vaxtların cəmindən ibarətdir.və $\mathbf{T_n = T_h + T_b}$ **(5)**

Burada T_n - avtomobilin naryadda olma vaxtı,T_h hərəkətdə olma vaxtı, T_b isə boş dayanma vaxtıdır.Taksi avtomobilinin xətdə boş dayanma vaxtına sərnişin tərəfindən pulu ödənilən yəni,taksometrin qoşulu olduğu , dayanacaqda sərnişin gözləyərkən boş dayandığı və texniki nasazlıqlar olduqda və küçə hərəkəti qaydalarına görə boş dayanma vaxtları aiddir.Sərnişinlə gediş zamanı küçə hərəkətinin təşkili ilə əlaqədar taksinin boş cayanmaları taksometr vasitəsi ilə qeydə alınır və gediş haqqına daxil edilir.Taksinin xətdə faydalı vaxtı sərnişin tərəfindən pulu ödənilən yürüş vaxtı və pulu ödənilən dayanma vaxtından ibarətdir. və $\mathbf{T_f = T_{pl}^{y} + T_{pl}^{d}}$ $\boldsymbol{\varepsilon_t = \frac{T_f}{T_n}}$ **(6)**

Taksinin bir gedişə sərf etdiyi vaxt pnun xətdəki faydalı iş vaxtının oturmaların sayına olan nisbəti olub $\mathbf{t_g = \frac{T_{pl}^{y} + T_{pl}^{d}}{O}}$ **(7)** ifadəsi ilə hesablanır.

Burada O – oturmaların sayıdır.

Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşınması gedikşlərin (oturmaların)sayı və dolma əmsalı ilə səciyələnir. Taksi avtomobilləri ilə faktiki daşınan sərnişinlərin sayı müşahidələr və daşımalara tələbin paylanmasının tədqiqinin nəticələri , sutkalıq pullu yürüş və bir sərnişinin orta gediş məsafəsinə görə hesablanır. Taksinin orta dolmaslını daşınan sərnişinlərin sayının taksinin gedişlərinin sayına bölməklə tapmaq olar. $\mathbf{q_{or} = \frac{Q}{O}}$ **(8)**

Dolma və tutumdan istifadə əmsalı taksinin orta dolmasının onun nominal tutumuna olan nisbəti kimi təyin olunur. $\gamma_d = \frac{q_{or}}{q_n}$ **(9)**

Bu göstərici daşınan sərnişinlərin sayını təyin etdikdə və taksomotor daşımalarının bütün şəhər nəqliyyat növlərinin ümümi daşıma həcmində xüsusi çəkisini aydınlaşdırmaqda nəzərə alınır.Taksi avtomobillərində sərnişinin orta gediş məsafəsini ümümi pullu (sərnişinlə)yürüşü oturmaların sayına bölməklə tapırlar. $\mathbf{L_{or}} = \frac{L^s_{pl}}{O}$ **(10)**

18.1.Taksomotor daşmalarının həcminin hesablanması

Şhərlərdə taksomotor daşımalarının həcmi şəhərin inzibati əhəmiyyətindən , onun coğrafi vəziyyətindən , əhlinin sayından və hərəkətliliyindən, iqlimşəraitindən , ilin mösumundan , həftənin günündən və günün saatından asılıdır. Əhalinin tələbatının öyrənilmə materialları və onların analizi taksi avtomobilləri ilə yerinə yetirilən sərnişin daşımalarının gözlənilən həcmini hesablamaq üçün başlanğıc göstəricilərin alınmasına imkan verir. Şəhər və şəhərdənkənar daşımalar üçün hesabat ayrılıqda aparılır.

Taksi avtomobillərinə olan tələbatı sərnişin daşımalarının gözlənilən həcmi və minik taksi avtomobillərinin məhsuldarlığına görə hesablanır.

Taksomotor daşımalarının illik həcmi yəni taksilərlə illik daşınan sərnişinlərin sayı

$\mathbf{Q_t = 365\ n_t O q_{or}\ \alpha}$ **(11**) ifadəsi ilə hesablanır.

n_t –taksi avtomobillərinin sayı;

α –xəttə çıxış əmsalı ;

O- oturmaların sayı ;

Q_{or} –taksinin orta tutumudur (dolmasıdır)

Taksomotor nəqliyyatı və bütün şəhər sərnişin nəqliyyatı ilə daşınacaq sərnişinlərin sayını bilərək taksi avtomobilləri ilə yerinə yetirilən daşımaların % -ni tapmaq olar. $\mu = \frac{100\ Q_t}{O}$ **(12)**

Siyahı taksi avtomobillərin illik məhsuldarlığı aşağıdakı kimi hesablamaq olar.

$\mathbf{W_t = 365\ \frac{L\ \beta_p\ q_{or}\ \alpha}{l_{or}}}$ **(13)**

Burada L - taksinin orta sutkalıq ümümi yürüşü ,km.

β_p - pullu yürüş əmsalı;

α –xəttə çıxış əmsalı;

L_{or} - gedişin orta uzunluğu ;

Onda baxılan şəhər üçün taks avtomobillərin **sayı** $\mathbf{n_t} = \frac{Q_t}{W_t}$ **(14)**

Qeyd edək ki, taksi avtomobillərin sayını əhalinin nəqliyyat hərəkətliliyindən asılı olaraq tapmaq olar.

M.19. Minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının texnologiyası .

Texnoloji baxımdan minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının vəzifəsi fərdi qaydada əhaliyə nəqliyyat xidməti göstərməkdir. Fərdi qaydada xidm daşıma zamanı sərnişinə maksimum rahatlığın təmin olunmasını, başqa sözlə sərişinin qapıdan-qapıya daşınmasını nəzərdə tutur. Minik avtomobill rində istifadə sərnişinlərə vaxta qənaət etməyə imkan verir. Böyük şəhərlərin əhalisinin çox hissəsi şəxsi minik avtomobillərindən istifadə edirvə bunanla da psixoloji gərginliklərini azaldar vəbununla da digər sakinlərlə daimi kontaktda olmaqdan uzaqlaşırlar. Əhalisi az olan yaşayış məntəqələrində minik avtomobili yeganə yerdəyişmə vasitəsi kimi istifadə olunur. Avtobuslarla müqaisədə minik avtomobilləri sərnişin daşımaların təşkili çox xərc tələb edir və bir çox problemləri qabardır. Minik avtomobilləri ölkədə ekoloji problemləri və şəhər ərazisinin ərazisinin çatışmamazlığı kimi məsələni qabardır.Taksi avtomobilləri sərnişin daşımaları ümumi istifadə də olan avtomobil nəqliyyatla sərnişin daşımalarına aiddir. Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları şəhər və şəhər ətrafı zonalarda yerinə yetirilir. Şəhər ətrafı zonalarda xidmət radiusu yerli icra hakimiyyəti orqanları tərəfindən məhdudlaşdırılır və Bak ı şəhrində 50 km müəyyən olunmuşdur. Rəhbərliklə razılaşma əsasında daha uzaq məsafələrə sərnişin daşımalarının yerinə yetirilməsinə icazə verilir. İri şəhərlərdə ixtisaslaşmış taksomotor nəqliyyat müəssisləri fəaliyyət göstərir .Avtomobil taksilər taksometrlə təchiz olunur **..**taksi'' tanınma nişanları olur. Müştərilərlə hesablaşma qabaqcadan müəyyən olunmuş tariflə aparılır.Sifarişlə sərnişin daşımalarında minik avtmobili taksomotor daşımalarından fərqli olaraq müştəriyə sifariş olan müddətdə xidmət göstərir. Sifarişlə xidmətdə ödəniş istifadə olundğu müddətə görə və bəzən isə mürəkkəb ödəniş , yəni avtomobilin yürüş məsafəsi də nəzərə alınmaqla aparılır. Bəzən sərnişinlər daha yüksək komfortabelli minik avtomobili məsəsən uzunluğu artırılmış kondisioner ,bar .videoqurğu quraşdırılmış ,, **limuzin** '' sifariş edirlər . Bəzi hallarda minik avtomobili olmayan müəssisələr rəhbər işçilərə və dəvət olunmş nümayəndə heyyətinə bütün gün ərzində xidmət üçün minik avtomobili sifarış edirlər.İqtisadi təsnifatına görə xidməti minik avtomobilləri kommersiya məqsədli və kommersiya məqsədli olmaya bilər. Kommersiya məqsədli minik avtomobilləri hüquqi şəxslərə xidmət edir. Kommersiya məqsədi olmayan minik avtomobilləri isə nəqliyyat tələbatı olan dövət və yerli idarəetmə orqanlarına orqanlarına xidmətd istifadə olunur. Bəzi hallarda minik avtomobilləri sürücü ilə birlikdə istifadə olunur. Avtomobillərin saxlanmasına büdcə xərclərini azaltmaq üçünxidməti avtomobillər sürücüsüzistismar olunur.Minik avtomobillərinin icarəsi əhalinin avtomobillərə olan tələbatı ödəmək üçün təşkil olunur.Əhali bu minik avtomobilləri əmək və mədəni-məişət tələbatını ödəmək üçün istifadə edir.

Taksi avtomobilləri ilə sərnişinlərə xidmətin təşkilinin əsas xüsusiyyəti sərnişinlərə bütün gün ərzində xidmətin göstərilməsidir.Texnoloji axımdan minik avtomobilləri fərdi qaydada ,,qapıdan-qapıya'' daşımanı yerinə yetirməklə maksimum rahatlıq təmin olunmaqla və vaxta qənaət rtməklə əhaliyə nəqliyyat xidmətinin göstərilməsini nəzərdə tutur.iri şəhərlərdə sakinlər digər sakinlərlə kontakta yarana biləcək psixoloji gərginliyi azaltmaq üçün fərdi tomobillərdən istifadə edirlər.Əhalisi az olan yaşyış məskənlərində isə minik avtomobilları yeganə daşıma vasitəsi kimi istifadə olunur.Avtobus sərnişin daşımaları ilə müqaisədə minik avtomobilləri ilə sərnişin

daşımalarının təşkili daha çox xərc tələb etməklə eyni zamanda şəhər hava hövzəsinin çirklənməsi və şəhər ərazisində daha çox sahəni tutması (həm hərəkət ,həm də dayanma üçün) kimi problemlər də yaradır. Yerüstü nəqliyyat vasitələrinin dinamiki qabariti nəzərə alınmaqla minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarında hərəkətdə olan avtomobil yolun hərəkət hissəsində 5-6 dəfə çox sahə tutur. Qeyd olunan bu amillər minik avtomobillərdən səmərəli istifadə sferasını müəyyən etməyə imkan verir:

- təcili daşımalar;
- daşımalarda yüksək komfortluq tələb olunduqda
- marşrut nəqliyyatının ximət etmədiyi yaşayış yerlərindəbaqaj daşımalarının müşahidə olunduğu yaşayış yerlərində ;

Sosial-iqtisadi şərait minik avtomobillərinə olan tələbatın artmasının diqtə edir vəilbə-il minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının həcmi artmada davam edir. Hal -hazırda minik avtomobil taksilərdən istifadənin aşağıdakı formalarına praktikada rast gəlinir.

- Sifarişlə avtomobillərin verilməsi ;
- Xidməti istifadə üçün
- Avtomobilin prokata verilməsi.

Minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları daşımaçı ilə bağlanmış müqavilə ilə (kommersiya fəaliyyəti)və ya belə müqavilə olmadan (kommersiya xidməti məqsədi ilə ola da bilər olmaya da bilər) yerinə yetirilə bilər.

Taksomotor avtomobilləri ümumi istifadə də olan avtomobillər qrupuna aid olub şəhər və şəhərətrafı sərnişin daşımalarının yerinə yetirilməsinə xidmət edir. Şəhərətrafı zonalarının radiusu yerli icra hakimiyyəti orqanları tərəfindən müəyyən olunur. Bakı şəhəri üçün bu göstərici 50 km müəyyən olunmuşdur. Daşımaçı ilə razılaşma əsasında şəhərətrafı zonalarda daha uzaq məsafələrə də sərnişin daşımalarını yerinə yetirə bilər.

İri şəhərlərdə balansında yüzlərlə minik taksi avtomobili olan xüsusiləşdirilmiş taksomotor avtonəqliyyat müəssisələri fəaliyyət göstərir.

Texnoloji baxımdan minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının vəzifəsifərdi qaydada əhaliyə nəqliyyat xidməti göstərməkdir. Fərdi qaydada xidm daşıma zamanı sərnişinə maksimum rahatlığın təmin olunmasını, başqa sözlə sərişinin qapıdan –qapıya daşınmasını nəzərdə tutur. Minik avtomobill rində istifadə sərnişinlərə vaxta qənaət etməyə imkan verir. Böyük şəhərlərin əhalisinin çox hissəsi şəxsi minik avtomobillərindən istifadə edirvə bunanla da psixoloji gərginliklərini azaldar vəbununla da digər sakinlərlə daimi kontaktda olmaqdan uzaqlaşırlar. Əhalisi az olan yaşayış məntəqələrində minik avtomobili yeganə yerdəyişmə vasitəsi kimi istifadə olunur. Avtobuslarla müqaisədə minik avtomobilləri sərnişin daşımaların təşkili çox xərc tələb edir və bir çox problemləri qabardır. Minik avtomobilləri ölkədə ekoloji problemləri və şəhər ərazisinin ərazisinin çatışmamazlığı kimi məsələni qabardır.Taksi avtomobilləri sərnişin daşımaları ümumi istifadə də olan avtomobil nəqliyyatla sərnişin daşımalarına aiddir. Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları şəhər və şəhər ətrafı zonalarda yerinə yetirilir. Şəhər ətrafı zonalarda xidmət radiusu yerli icra hakimiyyəti orqanları tərəfindən məhdudlaşdırılır və Bak ı şəhrində 50 km müəyyən olunmuşdur. Rəhbərliklə razılaşma əsasında daha uzaq məsafələrə sərnişin daşımalarının yerinə yetirilməsinə icazə verilir. İri şəhərlərdə ixtisaslaşmış taksomotor nəqliyyat müəssisləri fəaliyyət göstərir .Avtomobil taksilər taksometrlə təchiz olunur **..**taksi'' tanınma nişanları olur.Müştərilərlə hesablaşma qabaqcadan müəyyən olunmuş tariflə aparılır. Sifarişlə sərnişin daşımalarında minik avtmobili taksomotor daşımalarından fərqli olaraq müştəriyə

sifariş olan müddətdə xidmət göstərir. Sifarişlə xidmətdə ödəniş istifadə olundğu müddətə görə və bəzən isə mürəkkəb ödəniş , yəni avtomobilin yürüş məsafəsi də nəzərə alınmaqla aparılır. Bəzən sərnişinlər daha yüksək komfortabelli minik avtomobili məsəsən uzunluğu artırılmış kondisioner ,bar .videoqurğu quraşdırılmış „ **limuzin** ‘’ sifariş edirlər .Bəzi hallarda minik avtomobili olmayan müəssisələr rəhbər işçilərə və dəvət olunmş nümayəndə heyyətinə bütün gün ərzində xidmət üçün minik avtomobili sifarış edirlər. İqtisadi təsnifatına görə xidməti minik avtomobilləri kommersiya məqsədli və kommersiya məqsədli olmaya bilər. Kommersiya məqsədli minik avtomobilləri hüquqi şəxslərə xidmət edir. Kommersiya məqsədi olmayan minik avtomobilləri isə nəqliyyat tələbatı olan dövət və yerli idarəetmə orqanlarına orqanlarına xidmətd istifadə olunur. Bəzi hallarda minik avtomobilləri sürücü ilə birlikdə istifadə olunur. Avtomobillərin saxlanmasına büdcə xərclərini azaltmaq üçünxidməti avtomobillər sürücüsüzistismar olunur.Minik avtomobillərinin icarəsiəhalinin avtomobillərə olan tələbatı ödəmək üçün təşkil olunur. Əhali bu minik avtomobilləri əmək və mədəni-məişət tələbatını ödəmək üçün istifadə edir. Taksi avtomobilləri ilə sərnişinlərə xidmətin təşkilinin əsas xüsusiyyəti sərnişinlərə bütün gün ərzində xidmətin göstərilməsidir. Vətəndaşlar və təşkilatlar da sifarişlə sənişin daşımalarına özlərinə məxsus avtomobilləri təqdim edirlər.Bu xidməti ANM , həmçinin fərdi sahibkarlar da təşkil edirlər.Qeyd edək ki , xidməti minik avtomobilləri ümumi istifadədə olan avtomobillərə aid edilmir. Belə ki, xidməti avtomobillərin sərnişin kontingenti sərt şəkildə məhdudlaşdırılmışdır.

M.20.Avtomobil-taksilərin xətdə iş qrafiki və sürücülərin iş rejimi

Taksi avtomobillərin xətdə iş qrafiki əsas istismar sənədi hesab olunur. Bu qrafiklə günün saatları və bütün gün ərzində xətdəki taksi avtomobillərinin sayı təyin olunur.Qrafik hər ay həftənin xarakterik günləri üçün (adi ,şənbə , bazar) günün saatlarına bölməklə tərtib olunur.Bayram günləri üçün xüsusi qrafik tərtib olunur və direktor tərəfindən təsdiq olunur.Qrafik tərtib olunduqda taksomotor nəqliyyatının işinin fasiləsizliyi əsas götürülür. Qeyd edək ki ,taksomotor xidmətinə tələbat həftənin şənbə və bazar günləri maksimum həddə çatır və qrafikin tərtibi bu günlərdən başlanır.Taksi daşımalarına olan tələbi günün saatlarına görə böldükdə nəzərə almaq lazımdır ki axşam saatlarında taksi xidmətinə tələb maksimum həddə çatır.Ona görə bu saatlarda xəttə olan bütün avtomobillər texniki cəhətdən saz vəziyyətdə olmalıdırlar.Taksi avtomobillərinə maksimum tələbin olduğu saatlarda taksi avtomobillərin maksimal sayı

$$\mathbf{A_{taksi}} = \frac{P_T \eta_h \eta_s}{365\ \alpha_{xç}\ T_n\ z_g} \quad \mathbf{(15)}$$

P_T -taksi avtomobillərinə praqnozlaşdırılan tələbat .

T_n- naryadda olma vaxtı.

η_h , η_s -uyğun olaraq həftəli k və saatlı qeyri müntəzəmlilik .

z_g – gündəli oturmaların sayı.

Əgər istismar olunan parkdakı avtomobilləri müəyyən hissəsi radiolaşdırılıbsa onlar üçün iş qrafiki daxil olan sifarişlərin həftənin günləri və günün saatlarına uyğun ayrı tərtib olunur. Taksi avtomobillərinin sürücülərinin nahar fasiləsinin dəqiq vaxtını təyin etmək mümkün deyil və ona görə təxmini saat 12 -14 aralığında ümumi uzunluğu **45** dəqiqə nəzərdə tutulur. Xətdə olan sürücü göstəriln vaxtda nahar fasiləsinin vaxtını özü müəyyən edir. Taksi avtomobilin xəttdən qayıtma vaxtını da dəqiq qeyd etmək olmur. Qrafikdə göstərilən vaxtdan $\mp 30\ dəqiqə$ ($tez\ və\ gecikmə$) ola bilər. İki növbəli iş rejimində iki növbə ehtiyat vaxt nəzərə alınmaqla planlaşdırılır. Taksi sürücülərin bir növbəli iş rejimində növbənin uzunluğu iş və

istirahət günlərinin növbələnməsi hesabına tənzimlənir. 6iş günü 7 saatdan sonra 1istirahət günü, sonra isə 5 iş günü 7..8 saat olmaqla 2 istirahət **günü ,9..9, 5** saatdan iki iş günü 3 –cü gün isə istirahət günü olmaqla iş rejimi təşkil olunur. Gün ərzində növbələrin maksimal sayı $\mathbf{S_{max} = A\alpha_{xç} K_n}$ şərtindən hesablanır. Burada K_n – növbəlilik əmsalı ;

Qeyd edək ki , taksi avtomobilləri üçün iş qrafikləri tərtib olunduqda aşağıdakı məhdudiyyıtlər nəzərə alınır:

- Növbələrin byarı bölünməsinə icazə verilmir;
- Növbənin uzunluğu əməyin təşkilinin qəbul olunmuş variantına uyğun və sürücünün avtomobilə təhkim olumasına görə müəyyən olunur.
- Gün ərzində sərnişinlərə xidmətin fasiləsizliyi təmin olunmalıdır.
- Taksilərin xəttə buraxilişi və xəttdən qayıması iş günü ərzində sürücülrə rahat olan vaxtda təmin olunmalıdır;
- Bir gün başlayan növbə sonrakı gün qurtara bilər.
- Nəzarətməntəqəsinin buraxma qabiliyyəti nəzərə alınmalıdır.
- Avtomobillərin xətdən qayıtması taksi avtomobillərinə tələbatın çox olduğu vaxta düşməməlidir.

M.21.Taksi duracaqları şəbəkəsinin optimallaşdırılması.

Taksomotor duracaqların sayı və onların şəhərlərdə yerləşdirilməsi əhaliyə xidmət keyfiyyətinə və taksi avtomobillərindən istifadə səmərəlliliyinə böyük təsir göstərir. Duracaqların sayının artırılması , taksinin yürüşdən istifadə əmsalının artmasına və sərnişinlərin duracaqlara gəlməsinə sərf olunan vaxtın azalmasına səbəb olur. Lakin bu halda sərnişinin avtomobilə oturma vaxtı artır. Belə ki,taksinin duracağa gəlmə etimalı azalır. Ona görə də taksi duracaqlarının optimal sayının təyin olunmasını sərnişinlərin duracaqda taksi tutmağa sərf etdikləri vaxta görə tapılması təklif olunmuşdur. Bu vaxt özündə duracağa gəlmə t_{dg} və oturmanı gözləmə t_{og} vaxtlarını birləşdirir. ,yəni $\sum t = \mathbf{min}\ (t_{dg} + t_{og})$

Qeyd etmək lazımdır ki ,baxılan meyar sərnişinlərə xidmətdə taksomotor nəqliyyatının qeyri məhsuldar vaxt sərfinin minimumu ilə eynidir. Duracaqların sayı artdıqca boş yürüşün uzunluğu azalır ,lakin sərnşinlər əsasən duracaqla toplaşdıqları üçün sərnişin gözləməy vaxt sərfi artır.

Taksi duracaqlarının sayının optimallaşdırılmasına təsir edən amillərdən biri də şəhərdə taksomotor nəqliyyatıın sıxlığıdır. Ona görə də məsələ sıxlığın müxtəlif qiymərlərində həll olunur və aşağıdakı məhdudiyyətlər nəzərə alınır:

- Şəhərdə taksomotor nəqliyyatının minimal və maksimal sıxlığı sərnişinlərin taksi tutmağa maksimal və minimal vaxt sərfinə uyğun təyin olunur.
- Duracaqların minimal sayı sərnişinlərin ictimai nəqliyyatdan istifadəsi zamanı onlara qarşı yerdəyişmə lazımlığı ilə tapılır. Bu yerdəyişməyə vaxt sərf sərfi 15 dəqiqədən çox olduğu hallarda yerinə yetirilr.
- Duracaqların maksimal sayı taksinin dayanacağa gəlmə ehtimalının minimal buraxılabilən həddən çox olduğu şərtə əsasən müəyyən edilir.
- Duracaqların sayı tam ədəddir. Qeyd olunan məhdudiyyətlərə əsasən aşağıdakıları yazmaq olar.

$\mathbf{A / H} = \boldsymbol{enitre}\ (A / H_{min}\ ,\ \mathbf{A/ H_{max}}\ ) ; \sigma = \mathbf{entire}\ (\sigma_{min}\ ,\sigma_{max}\ )$

Aparılmış tədqiqatlar taksomotor duracaqlarının sayının şəhərin taksi avtomobillərin sıxlığından asıllığını aydınlaşdırmağa imkan verir. Şəhər əhalisinin taksi avtomobilıləri təmin olunma normativləri cədvəldə verilmişdir. Cədvəl 1.

Şəhər qrupları	Şəhərlərdə taksilərin söxlığından asılı olaraqavt/100nəfər duracaqların sayı ədəd /10 min nəfər						
	0,4	0,6	0,8	1,0	1,2	1,4	1,6
I	0,64	0,80	0,97	1,11	1,21	1,28	1,33
II	0,5	0,65	0,81	0,93	1.00	1,05	1,08
ıı1	0,49	0,61	0,75	0,88		0,92	0,94
Iv	0,45	0,58	0,69	0,83		0,87	0,9

M.22. Avtobusla sərnişin daşımalarında keyfiyyətin idarə olunması.

Nəqliyyat xidməti sahəsində əhalinin tələbatının ödənilmə səviyyəsi daşımanın keyfiyyət göstəriciləri sistemi ilə xarakterizə olunur. Dərnişin daşımalarında əsas keyfiyyət göstəriciləri aşağıdakılardır:

- Avtobusun dolma göstəricisi ilə xarakterizə olunan gediş şəraiti ;
- Hərəkət tərkibinin hərəkət müntəzəmliliyi ;
- Sərnişinlərin hərəkətinə sərf olunan vaxt ;
- Hərəkət təhlükəsizliyi .

Sərnişinlərə nəqliyyat xidməti keyfiyyəti səviyyəsinin qiymətləndirilməsi daşıma keyfiyyəti səviyyəsinin normaticləri əsasında aparılır.

Hal-hazırda daşıma keyfiyyəti səviyyəsinin qiymətləndirilməsi NİİAT (Rusiya Federasiyası) tərəfindən işlənmiş normativlər əsasında aparılır.

Avtobusun və rabitənin növündən asılı olaraq nominal sərnişin götürmə hədləri cədvəl №1-də verilmişdir.

Rabitə növü	Avtobusun növü	Avtobusun uzunluğu m	Ayaq üstə duran sərnişinlərin sayı sər/m^2	Nominal tutumda ümumi sərnişinlərin sayı. nəfər.
Şəhərdaxili	kiçik orta böyük ən böyük(qoşalaşmış)	6-7,5 8-9,5 10,5-12 16 və daha çox	ən çoxu 5 nəfər.	37 57 80 118
Şəhərkənarı	kiçik orta böyük ənböyük(qoşalaşmış	6-7,5 8-9,5 10,5-12 16 və daha çox	ən çoxu 3 nəfər	30 42 58 64

Cədvəl 1.

Şəhərdaxili rabitədə işləyən avtobuslarda nominal sərnişin götürmə qabiliyyəti (tutumu)oturacaq yerlərin sayı və salonun boş sahəsində bir ayaqüstə duran sərnişin üçün o,2 m^2 normativ əsasında

götürülür. Şəhər avtobuslarında pik saatlarında dolma əmsalı tutum hədlərinə görə avtobusun modelindən asılı olaraq 0,73-0,78 ;

Hərəkət müntəzəmliliyi 98% ;

Sərnişin daşımalarında keyfiyyət səviyyəsinin əsas göstəricisi sərnişinlərin hərəkətinə sərf olunan vaxt hesab olunmaqla aşağıdakı vaxtlardan ibarətdir:

-dayanacağa gəlmə və dayanacaqdan təyinat yerinə getmə vaxtı - t_{day}

- nəqliyyatı gözləmə -$t_{göz}$;

-nəqliyyatda getmə - t_h ;

- başqa marşruta keçmə - $t_{keç}$;

Nəqliyyatın həddindən yüklənməsi nəticəsində ona minməyin qeyri-müntəzəmliliyi ilə əlaqədar əlavə gözləmə vaxtı - t'_g

-dayanacağa gəlmə vaxtı (orta) $\mathbf{t_{day/or} = 0?0075 \left(\frac{2000}{\delta} + \frac{1000\, L_{wm}}{N_{day}}\right)}$ **(16)**

Burada $L_{üm}$ –marşrutların ümumi uzunluğu (düz və əks) ist iqamətdə km.

δ- nəqliyyat şəbəkəsinin sıxlığı km/km^2

Marşrut şəbəkəsinin sıxlığı $\boldsymbol{\delta = \frac{L_m}{F}}$ **(17)**

Burada L_m - sərnişin marçrutlarının keçdiyi küçələrin uzunluqları cəmi ,km.

F - şəhərin abad hissəsinin sahəsi. Km^2

Nəqliyyatı gözləmə vaxı $\mathbf{t_{göz} = \frac{İ}{2}}$ **(18)**

İ- marşrutda orta hərəkət intervalı dır dəq.

Avtobusların hərəkət intervalı və hərəkət tezliyi marşrutda onların keyfiyyətinin əsas elementləridir. Hərəkət intervalı marşrutun hər hansı məntəqəsindən bir-birinin ardınca keçən iki avtobus arasındakı vaxtdır. $\mathbf{İ = \frac{t_d}{A_m} = \frac{t_d}{V_{is}\, A_m}}$ **(19)**

T_d – avtobusun dövr vaxtı ; A_m – avtobusların sayı ; V_{is} – istismar sürəti ;

Hərəkət intervalının azalması ilə sərnişinlərin dayanacaqda avtobus gözləməyə sərf etdiklərin vaxtın və avtobusun dolması azalır.Hərəkət cədvəlini tərtib edərkən avtobusun növü düzgün seçilməli və sərnişinlərin rahatlığının təmini ilə bərabər avtobusun tutumundan səmərəli istifadəyə imkan verən hərəkət intervalı planlaşdırılmalıdır. Hərəkət tezliyi A_t marşrutun hər hansı məntəqəsindən bir saatda keçən avtobusların sayı dır.

$\mathbf{A_t = \frac{A_m}{t_d} = \frac{A_m V_{is}}{t_d}}$ **(20)**

Sərnişin daşıma keyfiyyəti səviyyəsi əhəmiyyətli dərəcədəhərəkətin təhlükəsizliyi ilə Xrakterizə olunur. YNH səviyyəsinin dinamik dəyişmə əmsalı hərəkətin təhlükəsizlik göstəricisi ola bilər.

$\boldsymbol{K_{ht} = \frac{1}{1 + \alpha_{Vi}\, B_0}}$ **(21)**

α_{vi}- YNH ilə əlaqədar sərnişinlərin vaxt itkisi əmsalı olub hesabatda 0,2 götürülür ;

B_0 – ANM-də bir milion km -ə düşən cərimə balların sayı ilə ölçülən YNH səviyyəsinin dinamik göstəricisidir. Və $\mathbf{B_0 = 0{,}5 \left(A_s + \frac{L'_m B_1}{L_m}\right)}$ **(22)**

A_s - cari ildə ANM-də YNH-nin səviyyə göstəricisi ;(L'_m və L_m uyğun olaraq keçən və cari il üçün avtobusların ümumi yürüşüdür. (miln km)

B_0 - keçən il üçün ANM-də YNH səviyyəsinin dinamik göstəricisi dir ;

$\mathbf{A_s = \frac{n_0}{L_{üm}}}$ **(23)**

N_0 – YNH –də yol hərəkəti qaydalarının pozulmasına görə hesablanmış cərimə balarıdır.

M.23. Sərnişinlərə nəqliyyat xidməti keyfiyyətinin qiymətləndirilməsi

Sərnişin daşımalarında avtobusun dolması ,gediə sərf olunan vaxt ,avtobusun hərəkət müntəzəmliliyi və hərəkət təhlükəsizliyi xidmət keyfiyyəti əmsalına birlikdə təsir etməklə sərnişinlərə nəqliyyat xidməti keyfiyyətini qiymətləndirir.

$\mathbf{K_{üm}} = \boldsymbol{K_{\gamma\ K_t\ K_m\ K_{ht}}}$ **(24)**

Kγ - avtobusun nisbi dolma əmsalı olub dolma msalının normalaşdırılmış qiymətinin həqiqi qiymətinə nisbəti ilə təyin olunur.

$\mathbf{K\gamma} = \frac{\gamma_n}{\gamma_h}$ **(25)**

Sərnişinlərin hərəkətinə sərf olunan nisbi vaxt əmsalı birinci gələn avtobusa miməyin mümkün olduğu əlverişli şərait üçün qoyulan normalaşdırılmış güdiş vaxtının t_n həqiqi şəraitdə gediş sərf olunan həqiqi vaxtat - t_h nisbəti ilə təyin olunur. $\boldsymbol{K_t} = \frac{t_n}{t_h}$ **(26)**

Normalaşdırılmış əlverişli şərait dedikdə aşağıdakılar başa dqşülür :

Hərəkət qrafikinin pozulmasının olmaması(qrafik əmsalı K_q= 1 ;

Bir nəqliyyat vasitəsindən digərinə minib- düşmənin olmaması ;

Marşrut nəqliyyat şəbəkəsinin sıxlığı $\delta = 2\ km/km^2$;

1-ci gələn avtobusa minmənin mümkünlüyü ;

Hərəkət intervalına əməl olunması ;

Gedişə sərf olunan normalaşdırılmış orta gündəlik vaxtın hesablanması üçün $\boldsymbol{t_n^g}$ **= 15 ,85 + 0,5** $\sqrt{\boldsymbol{F}}$ dəqiqə

Avtobus daşımalarında daşımanın keyfiyyəti dörd dərəcəli sistemlə -nümünəvi , yaxşı , kafi və qeyri –kafi xidmət səviyyəsi ilə qiymətləndirilir. Marşrutda avtobusun hərəkət müntəzəmliliyi əmsalı müəyyən müddət ərzində cədvəl üzrə faktiki yerinə yetirilən reyslərin sayınınN_m^f cədvəl üzrə nəzərdə tutulan reyslərin sayına olan nisbət kimi hesablanır. $\boldsymbol{K_m = \frac{N_m^f}{N_m}}$ **(27)**

cədvəl 2

	Xidmət səviyyəsi	Keyfiyyət əmsalların normativləri				
		Kγ	k_t	K_m	K_{ht}	$K_{üm}$
	Nümünəvi	1,0	1,0	0,98	0,98	0,96
	Yaxşı	0,88-0,94	0,92	0,95	0,85	0.65-0,69
	Kafi	0,78	0,93	0,93	0,7-dən az	0,38
	Qeyri-kafi	0,78-dən sz	0,93-dən az	0,93-dən az		0.38-dən az

M.24.Avtonəqliyyat müəssisəsində keyfiyyətin idarə oliması.

Nəqliyyat xidməti bazarında inkişaf Avtonəqliyyat müəssisələri (ANM) arasında qiymət rəqabətindən çox keyfiyyət uğrunda yaranan rəqabət hesabına baş verir. Adətən sərnişinlər onlara göstərilən xidmətlərə keyfiyyət aspektindən diqqət yetirirlər. Məsələn . kiiçik tutumlu avtobuslardan marşrut taksi kimi istifadə etməklə ənənıvi sərnişin daşımalarını təşkilini nümünə göstərmək olar. Belə arketinq şəraiti sərnişinlərə nəqliyyat xidmətinin bütün keyfiyyət göstəricilərini əsaslı şəkildə yaxşılaşdırılmasını tələb edir. Əks galda daşmçı nəqliyyat xidməti bazarımda rəqabətə tab gətirə bilməz və nəqliyyat xidməti bazarından sıxışdırıb çıxalıcaq. Bunun üçün məcburi sertifikatlaşdırılmanın aparılması kifayət deyil. Onagörə ki, o , yalnız sərnişin daşımalarında normativ tələblərin təmin olunmasına hesablanıb. ANM-də nəqliyyat xidmətinin keyfiyyətinə nəzarət üzrə təlimat aşağıdakı bölmələri əhatə edir:

1.ANBirliyinn rəhbərliyinin dşma xidmətinin keyfiyyətinə görə məsuluyyəti;burada ANM-nin keyfiyyət haqqında siyasəti öz əksini tapır ,rəsmi qaydada sənədləşdirilir , ketfiyyət siyasəti haqqında təlimat hazırlanır və keyfiyyətə cavabdeh olan rəhbər tərəfindən təsdiq olunur: burada ANM-nin xidmət və bölmələrinin məqsəd və vəzifələri ANM-də elan olunmuş keyfiyyət siyasətinə uyğun formalaşdırılır.anm-də keyfiyyət günü müəyyən edilir. ANM-də sərnişinlərə göstərilən xidmət keyfiyyətin analizi keyfiyyət günündə aparılır və nəticələri elan olunur.

2.keyfiyyəin idarə olunma sistemi ANM-də təsdiq olunmuş vahid formaya (təlimata) uyğun rəsmiləşdirilir.

3. Vaxtaşırı kontraktları analiz etmək (müqavilədə göstərilən sərnişinlərə göstərilən nəqliyyat xidməti qaydalarına əməl olunma səviyyəsi.(burada həmçinin sərnişinlərin ərizə , şıkayət və təkliflərin uçotu aprılır.)

4 Layihələndirilən xidmətlərin idarə olunması. Bu bölmə marşrut sisteminin formalaşdırılma qaydalarını , AV AS – da taksi duracaqlarının təşkilini, sərnişin daşımalarının təşkili üçün reqlamentləşdirilən sənədlərin normativ sənədlərin tələbinə uyğun avtomobil taksilərin hərəkət və xəttə çıxış qrafiklərin tərtibi və digər texniki- texnoloji tədbirlər özəksini tapır. Burda həmçinin hər il ANM-nin keyfiyyət proqramının yenilənməsi öz əksini tapır.

5. ANM-də səədlərin idarə olunması fəaliyyəti. Bu bölmədə keyfiyyətə aid sənədlərin tərtibi , rəsmiləşdirilməsi . onların təlimata uyğun qorunması və nəzarəti şərh olunur.

6. Material - texniki ehtiyatların alınması.

7. Yolüstü xidmətlərin idarə olunması.

8. Daşıma prosesinin idarə olunması.Bu bölmədə daşımaların texnoloji prosesə uyğun yerinə yetirilməsi tərtib olunmuş sənədlərdə öz əksini tapmalıdır.

9. Keyfiyyət göstəricilərinin qeydiyyatı.

10. Keyfiyyətə daxili nəzarətin təşkili. Bu ölmədə reyslərin yerinə yetirilməsinə , onların müntəzəmliliynə , taksilərin sifarişlə istifadə olunmasına , yol nəqliyyat hadisələri , yol hərəkəti qaydalarının pozulması. , istismar və hərəkət təhlükəsizliyi şöbələrinin rəhbərlərinin hazırlanması şərh olunur.

M.25.Avtomobil taksilərdə gediş haqqının ödəmə qaydaları.

Minik avtomobil taksilərdə gediş haqqı onlarda quraşdırılmış taksometr aparatından istifadə olunmaqla qəbul olunmuş tarifə gedilən məsafə, müştərinin yanında boş dayanmaya və digər şərtlər nəzərə alınmaqla aparılır. Taksometr rəqəmli indikator göstəricili üz panelindən ibarətdir.Taksometrn üz panelində aşağıdakı göstəricilər əksini tapır:

1. Cedilən səfərə vaxt sərfi. Bura gedilən məsafəyə və boş dayanma vaxtı daxıldır.Məsafəyə görə ödənişi göstərən sayğac. Boş dayanmaya görə ödənişi göstərən sayğac.
2. Cəm məbləği göstərən sayğac.
3. oturmaları ,

Xarici ölkələrdə ödənişin müxtəlif xüsusiyyətlərini nəzərə alan taksometrlərdən istifadə olunur: Hər bir sərnişinin faktiki getdiyi məsafəyə uyğun diferensiallaşdırılmış formada gediş haqqını hesablayır. Burada baqaj ,daşımanın təcili olması ,gecə , şəhərətrafı tariflərdən istifadə olunur. Taksomotor daşımalarında taksi avtomobillərində həm mexaniki , həm də elektron taksometrlərdən istifadə olunur. Sənişinin tələbi ilə sürücü ona qəbz verməyə borcludur.

25.1.Bilet və qəbzlər.

Sərnişin daşımaları üçün əsas sərnişin daşıma və ya hərəkət tərkibinin fraxtalama müqaviləsinin olmasıdır. Müntəzəm sərnişin daşıma marşrutlarında sərnişinə gediş hüququ verən sənəd biletdir. Bilet xüsusi tərtib olunmuş blankda rəsmiləşdirilir və müvafiq rekvizitləri olur. Biletin rəngi ,ölçüləri, rekvizitlərin tərkibi ,şrifti , möhür və ştampın olması onun əsli ilə doğruluğunu təsdiq edir və daşımaçı ilə sərnişin arasında daşıma müqaviləsinin olmasını təsdiq etməklə daşımaçının və sərnişinin hüquq vəvəzifə və öhtəlikləeinin qanunla tənzimləyir. Bilet tipoqra fiya üsulu ilə hazırlanır və hər biletin nömrəsi və seriyası olur. Əgər bilet bletçap edən kassa maşınından və ya bilet avtomatından verilirsə bu biletdə bilet çapedən maşının istismar nömrəsi, biletin nömrəsi sərnişin və baqaj daşıma qaydaları göstərilir. Sərnişin daşımalarında aşağıdakı növ biletlərdən istifadə olunur və bu biletlərdə aşağıdakı rekvizitlərin olması vacibdir.

25.2. Biletdə REKVİZİTLƏR.

- Bletin adı, nömrəsi və seriyası.;Bileti verənmüəssisəninadı;nəqliyyavasitəsinin növü;gediş haqqının cəm məbləği ;yola sainma tarixi və vaxtı ;təyinat məntəqəsinə çatma tarixi və vaxtı; yerin nömrəsi ; biletin satılma tarixi və vaxtı ;biletin qüvvədə olma vaxtı ; sərnişinin ad,familiyası və atasının adı. Doğulduğu tarix , il və yer; şəxsiyyəti təsdiq edən sənəd və s.

Biletlər:

bilet forma №1rəngi narıncı.tarix və vaxt qeyd olunmaqla şəhərətrafi və şəhərlərarası daşımalarda istifadə olunur.

Bilet forma№ 2 rəngi narıncı şəhər və şəhərətrafı daşımalarda müəyyən olunmuş müddətdə açıq tarix və vaxt .

Bilet forma№ 3. Birdəfəlik bilet şəhər və şəhərətrafı daşımalar üçün.

Bilet forma № 4. Uzun müddətli istifadə üçün Göstərilən müddətdə şəhər və şəhərətrafı daşımalarda.

Bilet forma № 5 . şəhər və şəhər ətrafı uzunmüddətli istifadə qeyd olunmuş məbləğ həcmində

Bilet forma № 6. Biletin qüvvədə olduğu müddətdə şəhər və şəhərətrafı marşrutlarda sayda qeyri-məhdud sayda gedişdə

Bilet forma №7. Şərnişinin adı göstərilməklə birdəfəlik bilet.

Şəhər daxili daşımalarda birdəfəlik biletlərdən istifadə olunur, sürücü və ya konduktor tərəfindən satılan bu biletlər tipoqrafiya üsulu ilə hazırlanır və hər rulona 1000 ədəd yığılır. və kassanın sarğılarında yerləşdirilir. Bilet çap edən maşınların inkişafı qurşaq biletlərin istifadəsini dayandırdı. Baqaj daşımaları baqaj qəbzinin verilməsi ilə rəsmiləşdirilir. Qəbzlər nəqliyyat müəssisəsinin sifarişi əsasında hazırlanır

M.26.Sərnişinlərə sifarişlə avtomobil taksi xidmətinin təşkili.texnologiyası

Sərnişinlərə sifarişlə avtomobil taksi xidməti avtomobil taksidən istifadə vaxtından və sifarişlərin qəbulu üsulundan asılı olaraq differensiallaşdırılır. Sifarişlər icra olunma vaxtından asılı olaraq bölünür :

1. Təcili bu halda sifarişin yerinə yetirilməsi onun qəbulundan 60 dəqiqədən çox keçməyərək yerinə yetirilməlidir.
2. Cari . Sifariş qəbul edildiyi andan bir saatdan tez olmamaqla yaxın 24 saat müddətində icra olunmalıdır.
3. Qabaqcadan Bu halda sifariş icara olunmasına bir neçə gün qalmış verilir. Avtomobil taksi sifarişi müxtəlif üsullarla verilə bilər. Adətən sifarişlərin dispetçer tərəfindən telefonla qəbul edilməsi ən perspektivli hesab olunur. Əhaliyə avtomobil taksi xidməti inkişaf etdikcə ,əhalinin nəqliyyatda stifadə mədəniyyəti inkişaf etdikcə əhalinin və müəssisələrin telefonlaşdırma səviyyəsi yüksəldikcə avtomobil taksilərin küçələrdə və duracaqlarda kirayənməsi tədricən aradan qalxacaq. Hal -hazırda iri şəhərlərdə simsiz mobil telefon rabitəsi fəaliyyət göstərir. Sifarişlərin sürücülərə ötürülməsində bu rabitədən istifadə olunması iqtisadi cəhətdən çox səmərəli hesab olunur.Qabaqcadan sifariş sərnişinin özü və ya onun nümayəndəsi tərəfindən sərnişinin ofisindən verilə bilər. Əgər sərnişin taksi xidmətindən mütəmadi istifadə edirsə onda taksi xidməti saat hesabı tariflə qeydə alınır. Sifarişlə avtomobil taksi xidmətindən istifa dənin bir sıra iqtisadi xüsusiyyətləri var. Sifariş icra olunduqda taksi avtomobilinin hərəkətinə texoloji baxımdan iki reys kimi baxmaq olar: 1-ci boş avtomol göstərilən ünvanda müştəriyə yaxınlaşır.2-ciavtomobil sərnişinlə hərəkəti davam etdirir. Sifarişlə avtomobil –taksi xidməti təşkil olunduqda haqq təkcə avtomobilin sifarişçinin sərəncamına gəlməsinə görə deyil nəm də edilən yürüşə görə ödənilirdi. Bu cür xidmət pullu yürüş əmsalının xeyli artmasına səbəb oldu.və nəticədə taksi avtomobillərin istifadə göstəriciləri xeyli yaxşılaşdı. Daşımaçılar arasında olan rəqabətə görə sifarişə görə haqqın ödənilməsi ləğv olundu. Beləliklə avtomobil taksi xidmətindən istifadə sində tarif siyasətinin qurulmasında dörd variant mümkündür:
    1. Sərnişin haqqı bir reys ərzində taksinin etdiyi yürüşə görə ödəyir.(taksinin sifarişçıyə gəlməsi haqqı azldılmaqla və ya 1km yürüşün dəyərində güzəştlər tətbiq edilməklə)
    2. Taksinin verilməsi 1-ci varianta analojidir lakin taksnin sifariş . yerinə gəlməsi haqqı müəyyən məbləğ həddində məhdudlaşdırılıb.
    3. Taksinin sifariş yerinə gəlməsinə görə haqq yürüş məsafəsindən asılı deyil
    4. Sifarişə görə haqq alınmır. Bu variant adətən sifarişlər mərkəzləşdirilmiş qaydada qəbul olunduqda tətbiq olunur və dispetçer xidməti daşımaçının balansında olmur.

M 27.Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarınlın sertifikatlaşdırılması.

Sertifikatlaşdırma latın sözü olub ,,düzgün edilmişdir’’mənasını verir’’Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarının sertifikatlaşdırılması dedikdə , daşımaçının sərnişinə göstərdiyi xidmətin müəyyən olunmuş tələblərə uyğunluğunun müvafiq təşkilat (sertifikatlaşdırma hüququ olan) üçüncü tərəf

tərəfindən yazılı təsdiqi başa düşülür. Sertifikatlaşdırma məhsulun və xidmət fəaliyyətinin normativlərə müəyyən olunmuş tələblərə uyğunluğuna əminlik yaradan və nəticəsi yazılı təsdiqini tapan prosesdir. Əsas şərt odur ki, məhsulun və xidmətin keyfiyyətinə zəmanəti üçüncü şəxs tərəfindən verilir.Sertifiklatlaşdırma üzrə milli orqan AZS öz fəaliyyətini müəyyən olunmuş normativlərə uyğun olaraq səlahiyyətləri çərçivəsində respublikamızda qüvvədə olan qanunvericiliyə uyğun yerinə yetirir. Müəyyən oliunmuş bu tələblər xidmət keyfiyyətinin , hər şeydən əvvəl sərnişinlərin həyat və sağlamlığının təmin olunmasına və ətraf mühitin qorunmasına hesablanıb. Buna görə də sertifikatlaşdırma aşağıdakı məqsədlərlə aparılır.

- əmtəə bazarında müəssisə və təşkilatların normal fəaliyyəti üçün şərait yaratmaq ;
- beynəlxalq iqtisadi ,elmi –texniki əməkdaşlıqda və beynəlxalq ticarətdə iştirak etmək ;
- normativ tələblərə uyğun xidmət və məhsulu seçməkdə istehlakçılara şərait yaratmaq ;
- Istehlakçıları istesalçıların keyfiyyətsiz məhsulıundan və xidmətindən qorumaq ;
- məhsulun və xidmətin ətraf mühitə və insanların həyat və
- sağlamlıqlarına , əmlaklarına zərərli təsirinə nəzarət. ;
- məhsul və xidmətin istehsalçının elan etdiyi göstəricilərə uyğunluğunu təsdiq etmək.

Avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin sertifikatlaşdırmasının normativ əsasını istehlakçıların hüquqlarının qorunması haqüqında Az. Respublikasının qanunu , Avtomobil nəqliyyatı haqqında Az. R-nın Qanunu

Sertifikatlaşdırma məcbari və könüllü ola bilər. Məcbarı sertifikatlaşdırma qanunvericiliyin tələblərinə uyğun dövlət tərəfindən keçirilir.Əvvələr Rusiya Federasiyasında da avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin sertifikatlaşdırılması icbari qaydada keçirilməsi nəzərdə tutulmuşdur. Lakin tələb olunan səviyyədə normativ təminatı olmadığı üçün 2003-cü ildə avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin sertifikatlaşdırılması dayandırılmışdır. Lakin mütəxəssislər avtomobil nəqliyyatının kifayət qədər yüksək təhlükəsizliyini nəzərə alaraq bu sertifikatlaşdırma yenidən bərpa olundu. Könüllü sertifikatlaşdırmanı bu sertifikatlaşdırmanın keçirilməsi səlahiyyətlərini öz üzərinə götürmüş hüquqi şəxslər keçirirlər və daşımaçıya Sertifikatlaşdırmanı keçməsi haqqında xüsusi tələblərə uyğun tərtib olunmuş blank verilir. Uyğunluq sertifikatında və ona əlavədə göstərilir : daşımaçının adı , verilmə tarixi ,etibarlılıq müddəti , uyğunluq sertifikatın verildiyi xidmətin adı və nişanı .Uyğunluq sertifikatın blankı və ona əlavə müəyyən olumuş qaydalara uyğun doldurulmalıdır. Sertifikatlaşdırmanın müddəti sertifikatlaşdırmanın nəticəsinə və sertifikatlaşdırma haqqında sənədlərin etibarlılıq müddətinə görə təyin olunur. Daşımaçıya sertifikatlaşdırmanın aparıldığı işlərin yerinə yetirilməsidə uyğunluq nişanından istifadə üçün lisenziya verilir. Uyğunluq nişanı müəyyən olunmuş qaydada qeydiyyatdan keçirilir .Daşımaçı uyğunluq nişanından müxtəlif sənədlərdə , blanklarda , biletlərdə , qəbzlərdə ,müqavilələrdə, infarmasiya materiallarında və sertifikasıya xidmətinin tələb olunduğu digər yerlərdə istifadə edə bilər. Məcburi sertifikatlaşdırmanişa nı Azərbaycan Respublikasının bütün ərazisində qüvvədədir. Sertifikatlaşdırmada üç qrup sənəddən istifadə olunur. Sistemi təşkil edən sənədlər ,sertifikatlaşdırma sisteminin normativ əsaslaranı təşkil edən sənədlər və sertifikatlaşdırılmanın keçirilməsi üçün əsas olan (qanunvericilik aktları , avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin qaydalar və standartlar , sanitar və yanğın təhlükəsizliyi qaydaları , və s.) sənədlər Sertifikatlaşdırmanın keçirilməsi üçün əsas olan sənədlər sertifikatlaşdırma sisteminin əsas sənədlər hesab olunur. Sertifikatlaşdırma prosesi daşımaçının sertifikatlaşdırma orqanlarının birinə ərizə ilə müraciəti ilə başlayır və 15 gün müddətində sertifikatlaşdırılmanın keçirilməsi və imtiuna səbəbləri göstərilməklə imtina haqqında qərar qəbul edilir:xidmətlərin müəyyən olunmuş tələblərə uyğun olmasının qiymətləndirlməsi ; sertifikatın

verilməsi və ya imtinası haqqında qərın qəbul edilməsi ;sertifikaktın və uyğunluq nişanından istifadə haqqında lisenziyanın verilməsi ;Sertifikatın qüvvədə olduğu müddətdə sertifikatlaşmış xidmətə müfəttiş nəzarəti.Sertifikatlaşdırmanı sertifikasiya orqanı – mmüxtəlif regionlarda fəaliyyət göstərən və sertifikasiya sistemində akkreditasiya olan hüquqi şəxs keçirir. Daşımaçı müstəqil formada sertifikatlaşdırma orqanına mürüciət edə bilər. Bir neçə orqanı olan sertifikatlaşdırma sistemi mərkəzi orqanda birləşir və bu qrqanın nəzdində şura yaradılır.Sertifikatlaşdırma orqanına olan əsas tələb onun istehlakçıdan , istehsalçıdan və dövlətdən asılı olmamasdır Yəni müstəqil olaraq üçüncü tərəf kimi iştirak edir. Sertifikatlaşdırma üzrə ekspert ali təhsilli , bu sahə üzrə praktiki təcrübəyə malik olmaqla xüsusi kurs keçməli və akkreditasiyadan keçmək haqqında vəsiqəsi olmalıdır. Sertifikatlaşdırma orqanı heç bir icra strukturunun tərkibinə daxil olmayaraq müstəqil hüquqi şəxs olurlar. Sertifikatlaşdırma ödənişli əsaslarla həyata keçirilir. Ödəniş haqqı tariflə və sertifikatlaşdırma orqanı ilə bağlanmış müqavilə əsasında müəyyən olunur. Sertifikatlaşdırma zamanı əsasən sərnişin daşımalarızamanı normativ tələblərə əməl olunma şərtləri yoxlanılır. Ekspert bu yoxlamaları bir başa ANM- də və avtobus marşrutlarında təşkil edir : Hərəkətin təhlükəsizliyi üzrə daşıma sənədlərini araşdırır , daşıma personalının təcrübəsinə olan tələbləri öyrənir, nəqliyyat vasitələrinin, yol qurğularının texniki vəziyyətinə qoyulan tələbləri , texniki – istismar sənədlərin doldurulma qaydalarını , sürücülərin tibbi müayinədən keçməsini , nəqliyyat vasitələrinin texniki baxışdan keçməsini və s. yoxlayır Sərnişin daşımalarında sertifikasiya icazə verilən 2 sxemdən biri üzrə aparəılır. Avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında sertifikatlaşdırma ИСО-МЭК təlimatlarına və ИСО standartlarının 9000 və uyğun aparılır. 10000 seriyalarına
Rusiya federasiyasında gətirilməsindən altı aydan çox keçmiş nəqliyyat vasitələrtifikatlaəri məcburi sertifikasiyadan keçməlidir

M.28.Minik avtomobillərindən istifadə texnologiyası

Texnoloji axımdan minik avtomobilləri fərdi qaydada ,,qapıdan-qapıya'' daşımanı yerinə yetirməklə maksimum rahatlıq təmin olunmaqla və vaxta qənaət rtməklə əhaliyə nəqliyyat xidmətinin göstərilməsini nəzərdə tutur.iri şəhərlərdə sakinlər digər sakinlərlə kontakta yarana biləcək psixoloji gərginliyi azaltmaq üçün fərdi tomobillərdən istifadə edirlər.Əhalisi az olan yaşyış məskənlərində isə minik avtomobilləri yeganə daşıma vasitəsi kimi istifadə olunur.Avtobus sərnişin daşımaları ilə müqaisədə minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının təşkili daha çox xərc tələb etməklə eyni zamanda şəhər hava hövzəsinin çirklənməsi və şəhər ərazisində daha çox sahəni tutması (həm hərəkət ,həm də dayanma üçün) kimi problemlər də yaradır. Yerüstü nəqliyyat vasitələrinin dinamiki qabariti nəzərə alınmaqla minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarında hərəkətdə olan avtomobil yolun hərəkət hissəsində 5-6 dəfə çox sahə tutur. Qeyd olunan bu amillər minik avtomobillərdən səmərəli istifadə sferasını müəyyən etməyə imkan verir:

- təcili daşımalar;
- daşımalarda yüksək komfortluq tələb olunduqda
- marşrut nəqliyyatının ximət etmədiyi yaşayış yerlərindəbaqaj daşımalarının müşahidə olunduğu yaşayış yerlərində ;

Sosial-iqtisadi şərait minik avtomobillərinə olan tələbatın artmasının diqtə edir vəilbə-il minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının həcmi artmada davam edir. Hal –hazırda minik avtomobil taksilərdən istifadənin aşağıdakı formalarına praktikada rast gəlinir.

- Sifarişlə avtomobillərin verilməsi ;
- Xidməti istifadə üçün
- Avtomobilin prokata verilməsi.

Minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları daşımaçı ilə bağlanmış müqavilə ilə (kommersiya fəaliyyəti)və ya belə müqavilə olmadan (kommersiya xidməti məqsədi ilə ola da bilər olmaya da bilər) yerinə yetirilə bilər.

Taksomotor avtomobilləri ümumi istifadə də olan avtomobillər qrupuna aid olub şəhər və şəhərətrafı sərnişin daşımalarının yerinə yetirilməsinə xidmət edir. Şəhərətrafı zonalarının radiusu yerli icra hakimiyyəti orqanları tərəfindən müəyyən olunur. Bakı şəhəri üçün bu göstərici 50 km müəyyən olunmuşdur. Daşımaçı ilə razılaşma əsasında şəhərətrafı zonalarda daha uzaq məsafələrə də sərnişin daşımalarını yerinə yetirə bilər.

İri şəhərlərdə balansında yüzlərlə minik taksi avtomobili olan xüsusiləşdirilmiş taksomotor avtonəqliyyat müəssisələri fəaliyyət göstərir.

Texnoloji baxımdan minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının vəzifəsi fərdi qaydada əhaliyə nəqliyyat xidməti göstərməkdir. Fərdi qaydada xidm daşıma zamanı sərnişinə maksimum rahatlığın təmin olunmasını, başqa sözlə sərişinin qapıdan –qapıya daşınmasını nəzərdə tutur. Minik avtomobill rində istifadə sərnişinlərə vaxta qənaət etməyə imkan verir. Böyük şəhərlərin əhalisinin çox hissəsi şəxsi minik avtomobillərindən istifadə edirvə bunanla da psixoloji gərginliklərini azaldar vəbununla da digər sakinlərlə daimi kontaktda olmaqdan uzaqlaşırlar. Əhalisi az olan yaşayış məntəqələrində minik avtomobili yeganə yerdəyişmə vasitəsi kimi istifadə olunur. Avtobuslarla müqaisədə minik avtomobilləri sərnişin daşımaların təşkili çox xərc tələb edir və bir çox problemləri qabardır. Minik avtomobilləri ölkədə ekoloji problemləri və şəhər ərazisinin ərazisinin çatışmamazlığı kimi məsələni qabardır.Taksi avtomobilləri sərnişin daşımaları ümumi istifadə də olan avtomobil nəqliyyatla sərnişin daşımalarına aiddir. Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları şəhər və şəhər ətrafı zonalarda yerinə yetirilir. Şəhər ətrafı zonalarda xidmət radiusu yerli icra hakimiyyəti orqanları tərəfindən məhdudlaşdırılır və Bak ı şəhrində 50 km müəyyən olunmuşdur. Rəhbərliklə razılaşma əsasında daha uzaq məsafələrə sərnişin daşımalarının yerinə yetirilməsinə icazə verilir. İri şəhərlərdə ixtisaslaşmış taksomotor nəqliyyat müəssisləri fəaliyyət göstərir .Avtomobil taksilər taksometrlə təchiz olunur **..**taksi'' tanınma nişanları olur. Müştərilərlə hesablaşma qabaqcadan müəyyən olunmuş tariflə aparılır. Sifarişlə sərnişin daşımalarında minik avtmobili taksomotor daşımalarından fərqli olaraq müştəriyə sifariş olan müddətdə xidmət göstərir. Sifarişlə xidmətdə ödəniş istifadə olundğu müddətə görə və bəzən isə mürəkkəb ödəniş , yəni avtomobilin yürüş məsafəsi də nəzərə alınmaqla aparılır. Bəzən sərnişinlər daha yüksək komfortabelli minik avtomobili məsəsən uzunluğu artırılmış kondisioner ,bar .videoqurğu quraşdırılmış ,, **limuzin** '' sifariş edirlər . Bəzi hallarda minik avtomobili olmayan müəssisələr rəhbər işçilərə və dəvət olunmş nümayəndə heyyətinə bütün gün ərzində xidmət üçün minik avtomobili sifarış edirlər. İqtisadi təsnifatına görə xidməti minik avtomobilləri kommersiya məqsədli və kommersiya məqsədli olmaya bilər. Kommersiya məqsədli minik avtomobilləri hüquqi şəxslərə xidmət edir. Kommersiya məqsədi olmayan minik avtomobilləri isə nəqliyyat tələbatı olan dövət və yerli idarəetmə orqanlarına orqanlarına xidmətd istifadə olunur. Bəzi hallarda minik avtomobilləri sürücü ilə birlikdə istifadə olunur. Avtomobillərin saxlanmasına büdcə xərclərini azaltmaq üçünxidməti avtomobillər sürücüsüzistismar olunur.Minik avtomobillərinin icarəsi əhalinin avtomobillərə olan tələbatı ödəmək üçün təşkil olunur. Əhali bu minik avtomobilləri əmək və mədəni-məişət tələbatını ödəmək üçün istifadə edir.

Taksi avtomobilləri ilə sərnişinlərə xidmətin təşkilinin əsas xüsusiyyəti sərnişinlərə bütün gün ərzində xidmətin göstərilməsidir. Vətəndaşlar və təşkilatlar da sifarişlə sənişin daşımalarına özlərinə məxsus avtomobilləri təqdim edirlər.Bu xidməti ANM , həmçinin fərdi sahibkarlar da təşkil

edirlər.Qeyd edək ki , xidməti minik avtomobilləri ümumi istifadədə olan avtomobillərə aid edilmir. Belə ki , xidməti avtomobillərin sərnişin kontingenti sət şəkildə məhdudlaşdırılmışdır.Taksomotor daşımalarının əsas istismar xüsusiyyəti bütün gün ərzində əhaliyə nəqliyyat xidmətinin gpstərilməsidir. Buna görə də sürücü əməyinin təşkilinə və taksi avtomobillərin xəttə buraxılışına və xətdəki işinə əlavə tələblər irəli sürülmüşdür. Taksomotor daşımaların texnologiyası taksiləri xəttə işinin təşkilinin müxtəlif formalarını nəzərdə tutur. Taksi avtomobillərinin kirayələnməsinin əsasən üç formasından istifadə olunur.

1. Taksi avtomobilinin küçədə kirayəlnməsi.Bu halda müştəri yanından keçən avtomobilikirayələyir. Bu sərnişinə tez birzamanda taksini kirayələcəyinə zəmanət vermir. Belə ki , küçədən keçən taksilər təsadüfi və statistik olmaqlaq Puasson qanuna tabe olurlar. Müştərinin taksini kirayələnməsinə orta vaxt sərfi keçən avtomobillər arasındaki intervalın orta qiymətinə bərabərdir. Küçədə taksini kirayələyən sərnişinin hüquqları bəzən pozulur. Məsələn sürücü hər hansı səbədən(əks istiqamətdə sərnişin tapmaq olmur) sərnişindən imtina edir. Həmçinin uşaqlı və baqaj yükü olan sənişin üçün küçədə taksi kirayələməsi nisbətən narahatlıq yaradır. Sürücü üçün də taksinin küçədə kirayəlmməsi ideal variant hesab olunmur. Bu halda sürücü boş yürüş etmiş olur ki , nəticədə yanacaq sərf edir.Taksinin küçədə kirayələnməsi köməkçi metod hesab olunur.
2. Taksinin taksi duracaqlarında kirayənməsi . Bu metoq sərnişin üçün zəmanətli hesab olunur. Taksi duracaqlarında duran taksilər onların kirayələnməsini gözləyirhansı ki , bu duracaqlara digər nəqliyyat vasitələrinin girişi qadağandır. Taksomotor duracaqları taksi avtomobillərinə tələbatın çox olduğu yerlərdə (vağzallarda , aeroportlarda , iri ticarət mərkəzlərin , taaşa zallarının , metro stansiyaların yaxınlığında və digər yerlərdə təşkil olunur. bu taksi duracaqlarında avtomobillər əsasən axın üsulu ilə düzülürlər ki , onların çıxışı rahat olsun. Taksi duracaqlarında sürücülərin xidmət qaydalarına əməl etmələrinə nəzarətin təşkili məqsədilə dispetçer postları qurulur. Küçə və meydanlarda isə tutumu az olan(adətən 5 avtomobil çün) duracaqlartəşkil olunur. Lazım olarsa bu duracaqlar da da dispetçer postları təşkil olunur.Taksi duracaqlarındakı dispetçer postu sifarişlərin sürücülərə ötürülməsi rabitə vasitəsi ilə təmin olnur. Qatar , təyyarə və ya şəhərlərarası avtobusla gələn sərnişinlər üçün isə taksinin duracaqlarda kirayələnməsi ən səmərəli üsul hesab olunur. Belə ki , taksi sürücüləri üeyd olunan nəqliyyat növlərinin hərəkət cədvəllərini bilirlər və çalışırlar ki həmin vaxtlarda duracaqlarda olsunlar.Bu da sərnişinlərə tez və zəmanətli xidmətin təşkil olunmasına şərait yaradır. Taksi duracaqları təqribi normativlər nəzərə alınmaqla təşkil olunur. Şəhərin çərkəzi hissələrində 1km^2 əraziyə 4 ədəd , qalan ərazilərdə isə bir ədəddən az olmamaqla təşkil olunur.
3. Sifarişlə avtomobil- taksinin verilməsi texnologiyası

Taksomotor daşımalarında istifadə olunan əl çatan rabitə növü avtomobillərdə radiotelefon rabitəsi qurulmasıdır. Son zamanlar iri şəhərlərdə mobil rabitədən istifadə etməklə taksi sifariş olunur. Sərnişinlərə sifarişlə taksi xidətinin təşkili yerinə yetirilmə vaxtında və sifarişin verilmə üsulundan asılı olaraq differensiallaşırılır. Yerinə yetirilmə vaxtına görə sifarişlər t**əcili** (yerinə yetirilməsi sifarişin qəbulundan 60 dəqiqədən çox keçmədən təmin olunmalıdır.), **cari** (yerinə yetirilməsi sifarişin qəbulunda bir saatdan tez olmamaqla yaxın 24 saat müddətində təmin olunmalıdır. **Qabaqcadan** Yerinə yetirilməsinə bir neə sutka qalmış sifarişlərdir. Taksi üçün sifarişlər müxtəlif üsullarla verilə blər. Sifarişin telefonla verilməsi ən perspektivli üsul hesab olunur. Taksi avtomobillərinin xdmətindən istifadə etdikcə,daşımaçının və sərnişinin nəqliyyatdan istifadə mədəniyyəti yüksəldikcə taksinin küçədə kirayələnməsi xidməti tədricən aradan

çıxacaqdır. Hal -hazırda daşımaçılar arasında sərnişin üğrunda güclü rəqabət gedir. Bəzi daşımaçılar sifariş vaxtı müştəridən taksi sifariş yerinə getdiyi məsafəyə görə gediş haqqı almır. Beləliklə ,Taksomotor daşımalarında daşımaçılar dörd variantda tarif siyasətini qurmağa çalışırlar.

- daşımaçı sərnişində taksi avtomobilinin yürüşünə görə aldığı haqq adi və hər 1km yürüşə azaldımış miqdarda ola bilər. ;
- sərnişindən gediş haqqı 1-ci varianta analıji alınır lakın onun miqdarı müəyyən həddlə məhdudlanır.
- Daşıma məsafəsindən asılı olmayaraq taksinin verlməsinə haqq ödənilir ;
- Taksinin verilməsinə görə haqq alınmır. Bu halda taksi avtomobillərinə sifarişlər daşımaçının balansında olmayan mərkəzi dispetçer stansiyası tərəfindən qəbul olunur.

Taksi avtomobili epizodik istifadə oluna bilər və buna uyğun gediş haqqı saat hesabı tariflə(bağlanmış müqaviləyə və yol vərəqində aparılmış qeydlərə uyğun) ödənlir. Avtomobil-taksilərin əsaa avadanlığı taksometr adlanır . Bu qurğu sürücünün , avtomobilin xəttə işi haqqında obyektiv məlumat verir, sürücülərin rasional həvəsləndirməsinə imkan verir , gediş haqqını obyektiv təyin edir.Taksometrin üz panelində sayğacın göstəriciləri (**KASSA** –sərnişinin ödəməli olduğu məbləğ), ümumi yürüş , pullu yürüş , övbə ərzində oturmaların sayı)) qeyd olunur. Sərnişin oturan kimi taksometr qoşulur və gediş haqqı hasablanır. Sərnişin düşən kimi avtomobilin qabaq şüşəsinin sağ küncündə quraşdırılan yaşıl işıq ,,taksi boşdur''avtomatik yanır. Taksometrlər mexaniki və elektron tipli olur. Mexaniki avtomobilin transmissiyasına mütəhərik valla birləşən dişli çarx mexanizmindən ibarətdir.

M.29.Sərnişinlərə nəqliyyat xidməti keyfiyyətinin qiymətləndirilməsi

Sərnişin daşımalarında avtobusun dolması ,gediə sərf olunan vaxt ,avtobusun hərəkət müntəzəmliliyi və hərəkət təhlükəsizliyi xidmət keyfiyyəti əmsalına birlikdə təsir etməklə sərnişinlərə nəqliyyat xidməti keyfiyyətini qiymətləndirir.

$$\mathbf{K_{üm}} = K_{\gamma}\, K_t\, K_m\, K_{ht} \quad (28)$$

Kγ - avtobusun nisbi dolma əmsalı olub dolma msalının normalaşdırılmış qiymətinin həqiqi qiymətinə nisbəti ilə təyin olunur.

$$\mathbf{K\gamma} = \frac{\gamma_n}{\gamma_h} \quad (29)$$

Sərnişinlərin hərəkətinə sərf olunan nisbi vaxt əmsalı birinci gələn avtobusa miməyin mümkün olduğu əlverişli şərait üçün qoyulan normalaşdırılmış güdiş vaxtının t_n həqiqi şəraitdə gediş sərf olunan həqiqi vaxtat - t_h nisbəti ilə təyin olunur. $K_t = \frac{t_n}{t_h}$ **(30)**

Normalaşdırılmış əlverişli şərait dedikdə aşağıdakılar başa dqşülür :

Hərəkət qrafikinin pozulmasının olmaması(qrafik əmsalı $K_q = 1$;

Bir nəqliyyat vasitəsindən digərinə minib- düşmənin olmaması ;

Marşrut nəqliyyat şəbəkəsinin sıxlığı $\delta = 2\ km/km^2$;

1-ci gələn avtobusa minmənin mümkünlüyü ;

Hərəkət intervalına əməl olunması ;

Gedişə sərf olunan normalaşdırılmış orta gündəlik vaxtın hesablanması üçün t_n^g **= 15 ,85 + 0,5** $\sqrt{F}$ dəqiqə

Avtobus daşımalarında daşımanın keyfiyyəti dörd dərəcəli sistemlə -nümünəvi , yaxşı , kafi və qeyri –kafi xidmət səviyyəsi ilə qiymətləndirilir. Marşrutda avtobusun hərəkət müntəzəmliliyi

əmsalı müəyyən müddət ərzində cədvəl üzrə faktiki yerinə yetirilən reyslərin sayınınN_m^f cədvəl üzrə nəzərdə tutulan reyslərin sayına olan nisbət kimi
hesablanır. $K_m = \frac{N_m^f}{N_m}$ **(31)**

cədvəl 2

	Xidmət səviyyəsi	Keyfiyyət əmsalların normativləri				
		Kγ	k_t	K_m	K_{ht}	$K_{üm}$
	Nümünəvi	1,0	1,0	0,98	0,98	0,96
	Yaxşı	0,88-0,94	0,92	0,95	0,85	0.65-0,69
	Kafi	0,78	0,93	0,93	0,7-dən az	0,38
	Qeyri-kafi	0,78-dən sz	0,93-dən az	0,93-dən az		0.38-dən az

M31.Avtonəqliyyat müəssisəsində keyfiyyətin idarə oluması.

Nəqliyyat xidməti bazarında inkişaf Avtonəqliyyat müəssisələri (ANM) arasında qiymət rəqabətindən çox keyfiyyət uğrunda yaranan rəqabət hesabına baş verir. Adətən sərnişinlər onlara göstərilən xidmətlərə keyfiyyət aspektindən diqqət yetirirlər. Məsələn . kiiçik tutumlu avtobuslardan marşrut taksi kimi istifadə etməklə ənənıvi sərnişin daşımalarını təşkilini nümünə göstərmək olar. Belə arketinq şəraiti sərnişinlərə nəqliyyat xidmətinin bütün keyfiyyət göstəricilərini əsaslı şəkildə yaxşılaşdırılmasını tələb edir. Əks galda daşmçı nəqliyyat xidməti bazarımda rəqabətə tab gətirə bilməz və nəqliyyat xidməti bazarından sıxışdırıb çıxalıcaq. Bunun üçün məcburi sertifikatlaşdırılmanın aparılması kifayət deyil. Onagörə ki, o , yalnız sərnişin daşımalarında normativ tələblərin təmin olunmasına hesablanıb. ANM-də nəqliyyat xidmətinin keyfiyyətinə nəzarət üzrə təlimat aşağıdakı bölmələri əhatə edir:

1.ANBirliyinn rəhbərliyinin dşma xidmətinin keyfiyyətinə görə məsuluyyəti;burada ANM-nin keyfiyyət haqqında siyasəti öz əksini tapır ,rəsmi qaydada sənədləşdirilir , ketfiyyət siyasəti haqqında təlimat hazırlanır və keyfiyyətə cavabdeh olan rəhbər tərəfindən təsdiq olunur: burada ANM-nin xidmət və bölmələrinin məqsəd və vəzifələri ANM-də elan olunmuş keyfiyyət siyasətinə uyğun formalaşdırılır.anm-də keyfiyyət günü müəyyən edilir. ANM-də sərnişinlərə göstərilən xidmət keyfiyyətin analizi keyfiyyət günündə aparılır və nəticələri elan olunur.

2.keyfiyyəin idarə olunma sistemi ANM-də təsdiq olunmuş vahid formaya (təlimata) uyğun rəsmiləşdirilir.

3. Vaxtaşırı kontraktları analiz etmək (müqavilədə göstərilən sərnişinlərə göstərilən nəqliyyat xidməti qaydalarına əməl olunma səviyyəsi.(burada həmçinin sərnişinlərin ərizə , şıkayət və təkliflərin uçotu aprılır.)

4 Layihələndirilən xidmətlərin idarə olunması. Bu bölmə marşrut sisteminin formalaşdırılma qaydalarını , AV AS – da taksi duracaqlarının təşkilini, sərnişin daşımalarının təşkili üçün reqlamentləşdirilən sənədlərin normativ sənədlərin tələbinə uyğun avtomobil taksilərin hərəkət və xəttə çıxış qrafiklərin tərtibi və digər texniki- texnoloji tədbirlər özəksini tapır. Burda həmçinin hər il ANM-nin keyfiyyət proqramının yenilənməsi öz əksini tapır.

5. ANM-də səədlərin idarə olunması fəaliyyəti. Bu bölmədə keyfiyyətə aid sənədlərin tərtibi , rəsmiləşdirilməsi . onların təlimata uyğun qorunması və nəzarəti şərh olunur.

6. Material - texniki ehtiyatların alınması.

7. Yolüstü xidmətlərin idarə olunması.

8. Daşıma prosesinin idarə olunması.Bu bölmədə daşımaların texnoloji prosesə uyğun yerinə yetirilməsi tərtib olunmuş sənədlərdə öz əksini tapmalıdır.

9. Keyfiyyət göstəricilərinin qeydiyyatı.

10. Keyfiyyətə daxili nəzarətin təşkili. Bu ölmədə reyslərin yerinə yetirilməsinə , onların müntəzəmliliynə , taksilərin sifarişlə istifadə olunmasına , yol nəqliyyat hadisələri , yol hərəkəti qaydalarının pozulması. , istismar və hərəkət təhlükəsizliyi şöbələrinin rəhbərlərinin hazırlanması şərh olunur.

.

M32. Sərnişin avtonəqliyyat vasitələrinin sürücülərinə dair tələblər

5. - *Avtobuslarla sərnişin daşımalarına "D" kateqoriyası üzrə nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi olan (yaşı 23-dən az və 65-dən çox olmayan və avtonəqliyyat vasitələrini idarə etmək sahəsində təcrübəsi beş ildən az olmayan), "DE" kateqoriyası üzrə nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi olan (yaşı 26-dan az və 65-dən çox olmayan və "D" kateqoriyasına daxil olan avtonəqliyyat vasitələrini idarə etmək sahəsində təcrübəsi üç ildən az olmayan) sürücülər buraxılırlar.*

6. Taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarına "B" və ya "BE" kateqoriyaları üzrə nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi olan, yaşı *21-dən az olmayan, iki ildən artıq müddətdə mülkiyyətində və ya digər qanuni əsaslarla istifadəsində (icarə, etibarnamə və s.) olan avtonəqliyyat vasitəsini idarə edən* sürücülər buraxılır.

7. -Ümumi istifadədə olan avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarında istismar edilən avtonəqliyyat vasitələrinin~~, o cümlədən taksi minik avtomobillərinin~~ sürücüləri Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən peşə fəaliyyətinə və davranışına dair təsdiq olunmuş xüsusi proqram üzrə hazırlıq keçməli, habelə avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarını tənzimləyən normativ hüquqi aktlar barədə zəruri biliklərə malik olmalıdırlar. *Taksi minik avtomobillərinin sürücüləri etik davranış və avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarını tənzimləyən normativ hüquqi aktlara dair xüsusi hazırlıq keçməlidirlər. Taksi minik avtomobillərinin sürücüləri üçün xüsusi hazırlığın keçirilməsi qaydası, proqramı və müddəti Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən müəyyən edilir. Xüsusi hazırlıq Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən təşkil edilir və keçirilir.*

   20.-Avtobus və taksi sürücüsü alkoqol, narkotik və güclü təsir göstərən digər maddələrdən istifadə edib-etməməsinin və ümumi səhhətinin yoxlanılması üçün yol vərəqəsində qeyd edilməklə reysqabağı tibbi müayinədən keçməlidir.

21 - Sərnişin daşımalarını yerinə yetirən sürücüdə aşağıda göstərilən şəxsi sənədlər və nəqliyyat vasitəsinin sənədləri olmalıdır:

22-müvafiqsərnişin avtonəqliyyat vasitəsini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi;

23.- avtonəqliyyat vasitəsinin qeydiyyat şəhadətnaməsi;

24.-avtonəqliyyat vasitəsinin *qanunla müəyyən edilmiş hallarda* dövlət texniki baxışından keçməsi, habelə texniki vəziyyətinin reysqabağı yoxlanılması haqqında sənəd;

25.-avtonəqliyyat vasitəsi sahiblərinin mülki məsuliyyətinin icbari sığortası və sərnişin daşımaları xidmətini həyata keçirən avtonəqliyyat vasitələri ilə daşınan sərnişinlərin (şəhərdaxili və ya qəsəbədaxili daşınan sərnişinlər istisna olmaqla) fərdi qəza sığortası müqaviləsinin "İcbari sığortalar haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanununa uyğun olaraq bağlanmasını təsdiq edən icbari sığorta şəhadətnaməsi;

26.-müəyyən edilmiş formada yol vərəqəsi;

27.-avtonəqliyyat vasitəsi üçün verilən lisenziya kartı;

28-*icarə və ya digər əşya hüquqlarına dair müqaviləsi*, etibarnamə (daşıyıcı avtonəqliyyat vasitəsinin sahibi olmadıqda);

29.-sürücünün qaz balonlu sərnişin avtonəqliyyat vasitələri ilə təhlükəsiz işləməyə dair təlim keçməsi haqqında vəsiqə (şəhadətnamə), avtonəqliyyat vasitəsində quraşdırılmış qaz balonlarının müayinədən keçməsi və nəqliyyat vasitəsinin qaz yanacağı ilə işləməyə uyğunlaşdırılması haqqında akt.

30.Sərnişin avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq sərnişin daşımalarını yerinə yetirən sürücüdə əlavə olaraq aşağıdakı sənədlər olmalıdır:

31.- xarici dövlətlərin vizası (zəruri olduqda) olan vətəndaş pasportu;

32.- taxoqrafın çap edilmiş qeydləri (taxoqramlar);

33- tibbi sığorta şəhadətnaməsi;

34- sərnişin avtonəqliyyat vasitəsinin ekoloji və təhlükəsizliyi normalarına uyğunluğu haqqında sertifikatlar (daşımaların yerinə yetirildiyi xarici dövlətlərdə tələb olunduqda);

35..-müntəzəm və ya qeyri-müntəzəm sərnişin daşımalarının xarici dövlətin (dövlətlərin) ərazisindən keçməklə yerinə yetirilməsi üçün beynəlxalq marşrutlar üzrə icazələr (tələb olunduqda).

İstifadə olunan ədəbiyyat.

1. Cavadov.Ə.Ə. Bayramov .M.İ.Mmmədov. R.M. Avtomobil sərnişin daşımaları. Dərslik,Bakı ,Adiloğlu. 2004. 234 .s.
2. D.A.Məmmədov. Avtomobil daşımaları,Bakı ,218.264 s.
3. Спирин.И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. Учебник,Академия 2010,400с.
4. F.E.Şıxəliyev. Avtomobil daşımalarının texnologiyası. Bakı 222,160 s.
5. F.S. Daşdəmirov. Daşımaların sığortası.Bakı 2014. 143.s.
6. Avtomobil nəqliyyatı haqqında Az.R .Qanunu 2008.

MÜNDƏRİCAT.

№	Mövzunun adı.	Səhifə.
1	Avtobus daşımalarının idarə edilməsi.	1
2	Sərnişin ANM –nin idarə edilməsinin təşkilati strukturu.	1-2
3.	ANM –də mütəxəssislərə qoyulan tələblər.	2-3
4	Avtobus sərnişin daşımalarında dispetçerləşdirmə	5-6
5	Dispetçer idarəetmə sistemi.	6-7
6	MDS –nın avtobus bölməsinin texnoloji prosesi	7-8
7	Dispetçer nizamlama üsulları.	8-9
8	Sifarişlə işləyən avtobusların idarə edilməsi.	9-10
9	Avtomatlaşdırılmış dispetçer idarəetmə sistemi. ADİS	10-11
10	Minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının kyfiyyətininida masıolunm	11-12
11	Əhaliyə nəqliyyat xidməti keyfiyyətinin normativ göstəriciləri.	12-14
12	Minik taksi avtomobillərinin hərəkətinin dispetçer idarəetmsistemi.	14-15
13	Taksomotor daşımalrında avtomatlaşdırılmışdispetçer idarəetmADİES-T sistemi	15-16
14	Taxoqraf və onun tətbiq sferası.	16
15	Nəqliyyatın ntelektual idarəetmə sistemi NİİES	17-24
16	Taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları	24-27
17	Taksomotor daşımalarının planlaşdırılması.	28-30
18	Minik taksi avtomobilləri sərnişin daşımalarının texnoloiyası.	31-32
19	Avtomobil taksilərin xətdə iş qrafiki və sürücüləriniş rejimi.	32-33
20	Taksi duracaqları şəbəkəsinin optimallaşdırılması.	33-34
21	Avtobus sərnişin daşımalarında keyfiyyətin idarə olunması	34-35
22	Avtobu sərnişin daşımalarında keyfiyyətin qiymətləndirilməsi.	35-36
23	ANM –də keyfiyyətin idarə olunması.	36-37
24	Avtomobil taksilərdəediş haqqının ödəmə qaydası.	37-38
25	Sərnişnlərə sifarişlə taksi xidmətinin təşkili texnoloiyası.	38-40
26	Avtomobil nəqliyyatında sərnişn daşımalarısertifikatlaşdırılması	40-41
27	Minik avtomobillərindən istifadə texnoloiyası.	4143
28	Sərnişinlərə nəqliyyat xidməti keyfiyyətinin qiymətləndirilməsi	43-44
29	Avtomobil sərnişin nəqliyyatı sürücülərinə olan tələblər.	44-47

30	ədəbiyyat	48

Tərtib etdi :t. E.ü.f.d. F.E.Şıxəliyev

Sərnişin avtonəqliyyat vasitələrinin sürücülərinə dair tələblər

*3.1. Avtobuslarla sərnişin daşımalarına "D" kateqoriyası üzrə nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi olan (yaşı 23-dən az və 65-dən çox olmayan və avtonəqliyyat vasitələrini idarə etmək sahəsində təcrübəsi beş ildən az olmayan), "DE" kateqoriyası üzrə nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi olan (yaşı 26-dan az və 65-dən çox olmayan və "D" kateqoriyasına daxil olan avtonəqliyyat vasitələrini idarə etmək sahəsində təcrübəsi üç ildən az olmayan) sürücülər buraxılırlar.***[6]***

3.2. Taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarına "B" və ya "BE" kateqoriyaları üzrə nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi olan, yaşı *21-dən az olmayan, iki*

ildən artıq müddətdə mülkiyyətində və ya digər qanuni əsaslarla istifadəsində (icarə, etibarnamə və s.) olan avtonəqliyyat vasitəsini idarə edən sürücülər buraxılır.**[7]**

3.3. Ümumi istifadədə olan avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarında istismar edilən avtonəqliyyat vasitələrinin~~, o cümlədən taksi minik avtomobillərinin~~ sürücüləri Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən peşə fəaliyyətinə və davranışına dair təsdiq olunmuş xüsusi proqram üzrə hazırlıq keçməli, habelə avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarını tənzimləyən normativ hüquqi aktlar barədə zəruri biliklərə malik olmalıdırlar. *Taksi minik avtomobillərinin sürücüləri etik davranış və avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarını tənzimləyən normativ hüquqi aktlara dair xüsusi hazırlıq keçməlidirlər. Taksi minik avtomobillərinin sürücüləri üçün xüsusi hazırlığın keçirilməsi qaydası, proqramı və müddəti Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən müəyyən edilir. Xüsusi hazırlıq Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən təşkil edilir və keçirilir.* **[8]**

3.4. Avtobus və taksi sürücüsü alkoqol, narkotik və güclü təsir göstərən digər maddələrdən istifadə edib-etməməsinin və ümumi səhhətinin yoxlanılması üçün yol vərəqəsində qeyd edilməklə reysqabağı tibbi müayinədən keçməlidir.

3.5. Sərnişin daşımalarını yerinə yetirən sürücüdə aşağıda göstərilən şəxsi sənədlər və nəqliyyat vasitəsinin sənədləri olmalıdır:

3.5.1. müvafiq sərnişin avtonəqliyyat vasitəsini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi;

3.5.2. avtonəqliyyat vasitəsinin qeydiyyat şəhadətnaməsi;

3.5.3. avtonəqliyyat vasitəsinin *qanunla müəyyən edilmiş hallarda* dövlət texniki baxışından keçməsi, habelə texniki vəziyyətinin reysqabağı yoxlanılması haqqında sənəd;

3.5.4. avtonəqliyyat vasitəsi sahiblərinin mülki məsuliyyətinin icbari sığortası və sərnişin daşımaları xidmətini həyata keçirən avtonəqliyyat vasitələri ilə daşınan sərnişinlərin (şəhərdaxili və ya qəsəbədaxili daşınan sərnişinlər istisna olmaqla) fərdi qəza sığortası müqaviləsinin "İcbari sığortalar haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanununa uyğun olaraq bağlanmasını təsdiq edən icbari sığorta şəhadətnaməsi;**[9]**

3.5.5. müəyyən edilmiş formada yol vərəqəsi;

3.5.6. avtonəqliyyat vasitəsi üçün verilən lisenziya kartı;

3.5.7. *icarə və ya digər əşya hüquqlarına dair müqaviləsi*, etibarnamə (daşıyıcı avtonəqliyyat vasitəsinin sahibi olmadıqda); **[10]**

3.5.8. sürücünün qaz balonlu sərnişin avtonəqliyyat vasitələri ilə təhlükəsiz işləməyə dair təlim keçməsi haqqında vəsiqə (şəhadətnamə), avtonəqliyyat vasitəsində quraşdırılmış qaz balonlarının müayinədən keçməsi və nəqliyyat vasitəsinin qaz yanacağı ilə işləməyə uyğunlaşdırılması haqqında akt.

3.6. Sərnişin avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq sərnişin daşımalarını yerinə yetirən sürücüdə əlavə olaraq aşağıdakı sənədlər olmalıdır:

3.6.1. xarici dövlətlərin vizası (zəruri olduqda) olan vətəndaş pasportu;

3.6.2. taxoqrafın çap edilmiş qeydləri (taxoqramlar);

3.6.3. tibbi sığorta şəhadətnaməsi;

3.6.4. sərnişin avtonəqliyyat vasitəsinin ekoloji və təhlükəsizliyi normalarına uyğunluğu haqqında sertifikatlar (daşımaların yerinə yetirildiyi xarici dövlətlərdə tələb olunduqda);

3.6.5. müntəzəm və ya qeyri-müntəzəm sərnişin daşımalarının xarici dövlətin (dövlətlərin) ərazisindən keçməklə yerinə yetirilməsi üçün beynəlxalq marşrutlar üzrə icazələr (tələb olunduqda).

Taksomotor daşımalarının planlaşdırılması.

Şəhər və şəhərətrafı sərnişin daşımalarında taksomotor daşımalarının planlaşdsırılması fərqli yerinə yetirilir. Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının planlaşdırılmasında istifadə olunan əsas texniki istismar göstəriciləri aşağıdakılardır: ümümi yürüş , pulu ödənilən yürüş ,taksi avtomobilinin xətdə olma , taksinin pulu ödənilən boş dayanma vaxtı , istismar sürəti , və s.

Taksi avtomobilinin ümümi yürüşüdən sərnişinlər tərəfindən pulu ödənilən yürüşdən , sıfırlı yürüşdən , pulsuz (sərnişinsiz) yürüşdən ibarət olub aşağıdakı ifadə ilə hesabnlanmır.

$L = L_{pl} + L_s + L_{ps}$ (1)

$L_{pl} = L = L_{pl}^{s} + L_{pl}^{ss}$

Burada L – taksi avtomobilin ümümi yürüşü;

L_{pl} - taksi avtomobilin pullu yürüşü;

L_s – gündəlik sıfırlı yürüş ;

L_{ps} – pulsuz yürüş;

L_{pl}^{s} – sərnişinlə pullu pullu yürüş ;

$+L_{pl}^{ss}$ - çağırışa gələn taksinin pulu ödənilən sərnişinsiz yürüşü.

Taksi avtomobili üçün pullu yürüş əmsalı müəyyən müddət ərzində taksi avtomobilinin pullu yürüşünün onun ümümi yürüşünə nisbəti ilə hesablanır və $\beta_P = \frac{L_{pl}}{L}$ (2)

Taksi avtomobilinin sərnişinlə yürüşünün ümümi yürüşə nisbəti isə yürüşdən istifadə əmsalı adlanır və $\beta = \frac{L^s_{pl}}{L}$ ifadəsi ilə hesablanır.Qeyd edək ki , minik taksi avtomobillərində pullu yürüş əmsalı avtomobillərdən istifadənin əsas səmərəlilik göstəricilərindən biridir. Bu göstəricinin yüksək olması minik avtomobillərindfən səmərəli istifadə olmasına dələlət edir. Taksi vtomobillərin xətdə olma vaxtı (sürücülərin nahar fasiləsi çıxmaqla)yürüşə və dayanmaya sərf etdikləri vaxtların cəmindən ibarətdir.və $T_n = T_h + T_b$ (3)

Burada T_n - avtomobilin naryadda olma vaxtı, T_h hərəkətdə olma vaxtı, T_b isə boş dayanma vaxtıdır.Taksi avtomobilinin xətdə boş dayanma vaxtına sərnişin tərəfindən pulu ödənilən yəni , taksometrin qoşulu olduğu , dayanacaqda sərnişin gözləyərkən boş dayandığı və texniki nasazlıqlar olduqda və küçə hərəkəti qaydalarına görə boş dayanma vaxtları aiddir.Sərnişinlə gediş zamanı küçə hərəkətinin təşkili ilə əlaqədar taksinin boş cayanmaları taksometr vasitəsi ilə qeydə alınıır və gediş haqqına daxil edilir. Taksinin xətdə faydalı vaxtı sərnişin tərəfindən pulu ödənilən yürüş vaxtı və pulu ödənilən dayanma vaxtından ibarətdir. və $T_f = T^y_{pl} + T^d_{pl}$ $\varepsilon_t = \frac{T_f}{T_n}$ (5

Taksinin bir gedişə sərf etdiyi vaxt pnun xətdəki faydalı iş vaxtının oturmaların sayına olan nisbəti olub $t_g = \frac{T^y_{pl} + T^d_{pl}}{O}$ (6) ifadəsi ilə hesablanır.

Burada O – oturmaların sayıdır.

Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşınması gedikşlərin (oturmaların)sayı və dolma əmsalı ilə səciyələnir. Taksi avtomobilləri ilə faktiki daşınan sərnişinlərin sayı müşahidələr və daşımalara tələbin paylanmasının tədqiqinin nəticələri , sutkalıq pullu yürüş və bir sərnişinin orta gediş məsafəsinə görə hesablanır. Taksinin orta dolmaslını daşınan sərnişinlərin sayının taksinin gedişlərinin sayına bölməklə tapmaq olar. $q_{or} = \frac{Q}{O}$ (7)

Dolma və tutumdan istifadə əmsalı taksinin orta dolmasının onun nominal tutumuna olan nisbəti kimi təyin olunur.$\gamma_d = \frac{q_{or}}{q_n}$ (8)

Bu göstərici daşınan sərnişinlərin sayını təyin etdikdə və taksomotor daşımalarının bütün şəhər nəqliyyat növlərinin ümümi daşıma həcmində xüsusi çəkisini aydınlaşdırmaqda nəzərə alıınır. Taksi avtomobillərində sərnişinin orta gediş məsafəsini ümümi pullu (sərnişinlə) yürüşü oturmaların sayına bölməklə tapırlar. $L_{or} = \frac{L^s_{pl}}{O}$ (9)

Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarınlın sertifikatlaşdırılması.

Sertifikatlaşdırma latın sözü olub ,,düzgün edilmişdir''mənasını verir''Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarının sertifikatlaşdırılması dedikdə , daşımaçının sərnişinə göstərdiyi xidmətin müəyyən olunmuş tələblərə uyğunluğunun müvafiq təşkilat (sertifikatlaşdırma hüququ olan) üçüncü tərəf tərəfindən yazılı təsdiqi başa düşülür. Sertifikatlaşdırma məhsulun və xidmət fəaliyyətinin normativlərə müəyyən olunmuş tələblərə uyğunluğuna əminlik yaradan və nəticəsi yazılı təsdiqini tapan prosesdir. Əsas şərt odur ki, məhsulun və xidmətin keyfiyyətinə zəmanəti üçüncü şəxs tərəfindən verilir.Sertifiklatlaşdırma üzrə milli orqan AZS öz fəaliyyətini müəyyən olunmuş normativlərə uyğun olaraq səlahiyyətləri çərçivəsində respublikamızda qüvvədə olan qanunvericiliyə uyğun yerinə yetirir. Müəyyən oliunmuş bu tələblər xidmət keyfiyyətinin , hər şeydən əvvəl sərnişinlərin həyat və sağlamlığının təmin olunmasına və ətraf mühitin qorunmasına hesablanıb. Buna görə də sertifikatlaşdırma aşağıdakı məqsədlərlə aparılır.

- əmtəə bazarında müəssisə və təşkilatların normal fəaliyyəti üçün şərait yaratmaq ;
- beynəlxalq iqtisadi ,elmi –texniki əməkdaşlıqda və beynəlxalq ticarətdə iştirak etmək ;
- normativ tələblərə uyğun xidmət və məhsulu seçməkdə istehlakçılara şərait yaratmaq ;
- Istehlakçıları istesalçıların keyfiyyətsiz məhsulıundan və xidmətindən qorumaq ;
- məhsulun və xidmətin ətraf mühitə və insanların həyat və
- sağlamlıqlarına , əmlaklarına zərərli təsirinə nəzarət. ;
- məhsul və xidmətin istehsalçının elan etdiyi göstəricilərə uyğunluğunu təsdiq etmək.

Avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin sertifikatlaşdırmasının normativ əsasını istehlakçıların hüquqlarının qorunması haqüqında Az. Respublikasının qanunu , Avtomobil nəqliyyatı haqqında Az. R-nın Qanunu , və s.

Sertifikatlaşdırma məcbari və könüllü ola bilər. Məcbarı sertifikatlaşdırma qanunvericiliyin tələblərinə uyğun dövlət tərəfindən keçirilir.Əvvələr Rusiya Federasiyasında da avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin sertifikatlaşdırılması icbari qaydada keçirilməsi nəzərdə tutulmuşdur. Lakin tələb olunan səviyyədə normativ təminatı olmadığı üçün 2003-cü ildə avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin sertifikatlaşdırılması dayandırılmışdır. Lakin mütəxəssislər avtomobil nəqliyyatının kifayət qədər yüksək təhlükəsizliyini nəzərə alaraq bu sertifikatlaşdırma yenidən bərpa olundu.

Könüllü sertifikatlaşdırmanı bu sertifikatlaşdırmanın keçirilməsi səlahiyyətlərini öz üzərinə götürmüş hüquqi şəxslər keçirirlər və daşımaçıya Sertifikatlaşdırmanı keçməsi haqqında xüsusi tələblərə uyğun tərtib olunmuş blank verilir. Uyğunluq sertifikatında və ona əlavədə göstərilir : daşımaçının adı , verilmə tarixi ,etibarlılıq müddəti , uyğunluq sertifikatın verildiyi xidmətin adı və nişanı .Uyğunluq sertifikatın blankı və ona əlavə müəyyən olumuş qaydalara uyğun doldurulmalıdır. Sertifikatlaşdırmanın müddəti sertifikatlaşdırmanın nəticəsinə və sertifikatlaşdırma haqqında sənədlərin etibarlılıq müddətinə görə təyin olunur. Daşımaçıya sertifikatlaşdırmanın aparıldığı işlərin yerinə yetirilməsidə uyğunluq nişanından istifadə üçün lisenziya verilir. Uyğunluq nişanı müəyyən olunmuş qaydada qeydiyyatdan keçirilir .Daşımaçı uyğunluq nişanından müxtəlif sənədlərdə , blanklarda , biletlərdə , qəbzlərdə ,müqavilələrdə, infarmasiya materiallarında və sertifikasıya xidmətinin tələb olunduğu digər yerlərdə istifadə edə bilər. Məcburi sertifikatlaşdırmanişa nı Azərbaycan Respublikasının bütün ərazisində qüvvədədir. Sertifikatlaşdırmada üç qrup sənəddən istifadə olunur. Sistemi təşkil edən sənədlər ,sertifikatlaşdırma sisteminin normativ əsaslaranı təşkil edən sənədlər və sertifikatlaşdırılmanın keçirilməsi üçün əsas olan (qanunvericilik aktları , avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin qaydalar və standartlar , sanitar və yanğın təhlükəsizliyi qaydaları , və s.) sənədlər Sertifikatlaşdırmanın keçirilməsi üçün əsas olan sənədlər sertifikatlaşdırma sisteminin əsas sənədlər hesab olunur. Sertifikatlaşdırma prosesi daşımaçının sertifikatlaşdırma orqanlarının birinə ərizə ilə müraciəti ilə başlayır və 15 gün müddətində sertifikatlaşdırılmanın keçirilməsi və imtiuna səbəbləri göstərilməklə imtina haqqında qərar qəbul edilir:xidmətlərin müəyyən olunmuş tələblərə uyğun olmasının qiymətləndirlməsi ; sertifikatın verilməsi və ya imtinası haqqında qərın qəbul edilməsi ;sertifikaktın və uyğunluq nişanından istifadə haqqında lisenziyanın verilməsi ;Sertifikatın qüvvədə olduğu müddətdə sertifikatlaşmış xidmətə müfəttiş nəzarəti.Sertifikatlaşdırmanı sertifikasiya orqanı – mmüxtəlif regionlarda fəaliyyət göstərən və sertifikasiya sistemində akkreditasiya olan hüquqi şəxs keçirir. Daşımaçı müstəqil formada sertifikatlaşdırma orqanına mürüciət edə bilər. Bir neçə orqanı olan sertifikatlaşdırma sistemi mərkəzi orqanda birləşir və bu qrqanın nəzdində şura yaradılır.Sertifikatlaşdırma orqanına olan əsas tələb onun istehlakçıdan , istehsalçıdan və dövlətdən asılı olmamasdır Yəni müstəqil olaraq üçüncü tərəf kimi iştirak edir. Sertifikatlaşdırma üzrə ekspert ali təhsilli , bu sahə üzrə praktiki təcrübəyə malik olmaqla xüsusi kurs keçməli və akkreditasiyadan keçmək haqqında vəsiqəsi olmalıdır. Sertifikatlaşdırma orqanı heç bir icra strukturunun tərkibinə daxil olmayaraq müstəqil hüquqi şəxs olurlar. Sertifikatlaşdırma ödənişli əsaslarla həyata keçirilir. Ödəniş haqqı tariflə və sertifikatlaşdırma orqanı ilə bağlanmış müqavilə əsasında müəyyən olunur. Sertifikatlaşdırma zamanı əsasən sərnişin daşımalarızamanı normativ tələblərə əməl olunma şərtləri yoxlanılır. Ekspert bu yoxlamaları bir başa ANM- də və avtobus marşrutlarında təşkil edir : Hərəkətin təhlükəsizliyi üzrə daşıma sənədlərini araşdırır , daşıma personalının təcrübəsinə olan tələbləri öyrənir, nəqliyyat vasitələrinin, yol qurğularının texniki vəziyyətinə qoyulan tələbləri , texniki – istismar sənədlərin doldurulma qaydalarını , sürücülərin tibbi müayinədən keçməsini , nəqliyyat vasitələrinin texniki baxışdan keçməsini və s. yoxlayır Sərnişin daşımalarında sertifikasiya icazə verilən 2 sxemdən biri üzrə aparəılır. Avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında sertifikatlaşdırma ИСО-МЭК təlimatlarına və ИСО standartlarının 9000 və uyğun aparılır. 10000 seriyalarına

Rusiya federasiyasında gətirilməsindən altı aydan çox keçmiş nəqliyyat vasitələrtifikatlaəri məcburi sertifikasiyadan keçməlidir.

Fəsil 6 **(ostrov ski)**

Sərnişin avtomobil nəqliyyatı müəssisələrinin təşkil və idarə olunması

6.1. Sərnişin avtomobil nəqliyyatı müəssisələrinin növləri.

Sərnişin avtomobil nəqliyyatı müəssisələri (SANM) avtomobil nəqliyyatının əsas bəndlərindən hesab olunur. Bu müəssisələrinin əsas vəzifəsi əhalin sərnişin daşımalarına olan tələbatını tam və vaxtında ödəməkdir . Mülkiyyət formasına görə SANM –ləri ümümi təyinatlı olurlar. Sərnişin avtomobilləri qarışıq yük-sərnişin və sərniin ANM-lərində (avtobus və minik taksomotor parklarında təşkil iluna bilər. Qarışıq yük- sənişin ANM -ləri əsasən kənd yerlərində , rayon mərkəzlərində , böyük olmayan şəhərlərdə və şəhər tipli qəsəbəlkərdə təşkil olunur. Bu ANM bütün növ avtomobil daşımalarını yerinə yetirilər. Sərnişin daşıma həcmi artdıqca xüsusiləşdirilmiş avtobus , minik taksomotor ANM -nin yaradılması məqsədə uyğun sayılır. Avtobus ANM -ləri adətən bütün növ (şəhər , şəh ətrafı və şəhərlər arası) sərnişin daşımalarını yerinə yetirirlər. Taksomotor ANM bütün növ (yük və sərnişin) və ya bu daşıma növlərindən birini yerinə yetirir . Xidməti avtomobillərin ANM isə müəssisə və təşkilatlara nəqdsiz ödəmə yolu ilkə minik avtomobilləri xidmətini təşkil erdir. ANM - lərinin daşımaların növləri üzrə ixtisaslaşması müəssisədə işin təşkilini və əhaliyə nəqliyyat xidmətinin keyfiyyətini yaxşılaşdırmağa imkan verir. ANM avtomobillərin eyni tip olması texniki qulluq və təmir prosesini təkmilləşdirməyə , material və ehtiyyat hissələrin nomeklaturasını azalytmağa , istehsalat bazasını və avadanlıqları xüsusiləşdirməyə imkan verir. Şəhər ərazisində rasional yerləşdirməklə bir neçə taksomotor parkınınn , o cümlədən xidməti minik ANM –nin yerləşdirilməsi məqsəduyğun hesab olunur.

Çox iri şəhərlərdə eyni tip avtonəqliyyat müəssilərdən ibarət avtonəqliyyat istehsalat birliyinin yaradılması təşkil oluna bilər. ANM -dən biri baş , digərləri isə filial kimi fəaliyyət göstərəcək. Baş ANM –nin direktoru eyni zamanda avtonəqliyyat istehsalat birliyiunin direktorudur və birliyin işinə rəhbərliyi həyata keçirir. Sırnişin ANM -nin strukturuna daxil olan bölmə və şöbələrin fəaliyyəti idarəetmənin bütün səviyyələrində ANM nin fəaliyyətini təmin edir. ANM -n ə rəhbərliyi hüquqi məsul şəxs olan direktor həyata keçirirvə bütün plan göstəricilərinin yerinə yetirilməsinə görə cavabdehlik daşıyır. Maliyə intizamına təmin olunmasına görə baş mühasiblə bərabər direktor da cavabdehlik daşıyır. İstismar , texniki , hərəkətin təhlükəsizliyi şöbəsi , həmçinin bütün fuksional şöbələrin rəisləri , kadrlar , plan- iqtisad , təchizat , muhasibat və s. şöbələrin rəisləri direktora tabedirlər. Direktor bütün ANM –nin bütün şöbələrin və ictimai təşkilatların fəaliyyətini əlaqələndirir.

I s t i s m a r ş ö b ə s i. Bu şöbəyə rəhbərliyi direktorun istismar işləri üzrə müavini yerinə yetirir. Avtobus ANM -nin istismar şöbəsinin aunksiyalarına aiddir:

Sərnişin daşıma marşrutların işlənməsi və açılması ; daşımaları operativ planlaşdırılması, təşkili , idarə olunması ; marşrutlasrda daşımaların yerinə yetirilməsinə , avtobusların hərəkət müntəzəmliliyinin təşkili , idarə olunması və ona nəzarətin həyata keçirilməsi ;

İstismar şöbəsi həmçinin hərəkət cədvəllərinin hazırlanması , sərnişinlərə göstərilən xidmətlərin keyfiyyətinin yüksəldilməsi tədbirlərinin hazırlanması və tətbiqini təmin etmək . istismar qrupu və bölməsini özündə birləşdirən avtobus ANM -nin istismar şöbəsi pul vəsaitlərinin yığılmasın təşkil və ona nəzarətin təmin olunması , sərnişin daşımalarının uçotu . analizi , hərəkətin təşkili və müntəzəmliliyi , avtobusların xəttə çıxışı üzrə dispetçer qrupu .

Taksomotor ANM - nin istismar şöbəsinin funksiyalarına aiddir:

Sərnişin daşımalarının və taksi duracaqlarının şəhər ərazisində yerləşddirməsinin planlaşdırılması ; sərnişinlərə nəqliyyat xidmətinin keyfiyyətinin yüksəldilməsi tədbirlərinin işlənməsi və təşkili ; yol vərəqələrinin hesablanması ; avtomobillərin xətdə iş qrafiklərinin tərtibi ; avtomobi-taksilərə sifarişlərin qəbulu ; pul yığımlarına nəzarətin təşkili. Və s.

ANM-nin y e x n i k i x i d m ə ti.

Bu şöbə ANM- dəki avtomobillərin xətdə texniki cəhətdən saz vəziyyətdə işləməsini təmin edir. Texniki xidmət şöbəsinə rəhbərliyi müəssisənin baş mühəndisi yerinə yetirir. Təlimata görə ANM -nin baş direktorunun texniki xidmət üzrə müavini özündə aşağıdakı şöbə və bölmələri birləşdirir : texniki istehsalat ,qaraj bölməsini ,baş mexaniki , cari təmir və texniki qulluq zonasını , istehsalat sahəsini və sexlərini birləşdirir.

Texniki - istehsalat şöbəsi istehsalatın təkmilləşdirməsinin texniki siyasətini həyata keçirir.və ANM -nin texniki qulluq, təmir və istehsalat bazasının perespektiv inkişafının təşkili məsələləri ilə məşğul olur. Qaraj bölməsi və ona tabe olan kolon mexanikləri avtomobillərin qorunub saxlanması , onları xəttə çıxışa hazırlamaq , onların xəttən qayıdan zaman qəbulu , parkın texniki vəziyyətinnin planlaşdırılması və ona nəzarəti təşkil edir. Texniki qulluq və təmir zqnaları ,istehsalat sexləri və sahələri plan üzrə və qaraj bölməsinin sifarişi əsasında avtomobillərin dioqnostikaslnı və ANM -nin texniki vəziyyətini lazımı vəziyyətdə saxlamaq üçün profilaktik tədbirləri həyata keçirir.

Hərəkətin təhlükəsizliyi xidməti Bu xidmətə rəhbərliyi ANM - dəki avtomobillərin sayından ya söbə rəisi ya da bu şöbənin hərəkətin təhlükəsizliyi üzrə böyük mühəndisi həyata keçirir. Çox böyük ANM - də diektorun hərəkətin təhlükəsizliyi üzrə müavini vəzifəsi olur. Hərəkətin təhlükəsizliyi şöbəsi ANM –də hərəkətin təhlükəsizliyi tədbirlərin hazırlanması və həyata keçirilməsi təmin edir. Mütəmadi olaraq ANM –də sürücülərin peşəkarlıqlarının təkmilləşdirilməsi tədbirlərini , xəttə buraxılan sürücülərin tibbi müainədən keçməsini təşkil etmək , avtomobillğrin texniki vəziyyətinə nəzarəti təşkil etmək və bu məqsədlə nəzarət diaqnostika postları və avadanlıqları təşkil edir.

Plan iqtisad bölməsi. Bu bölməyə rəhbərliyi çölmənin rəisi yerinə yetirir və ANM -nin istehsalat fəaliyyətini planlaşdırır , bütün göstəricilər üzrə plan göstəricilərinin yerinə yetirilməsinə nəzarət edir. ANM-nin maliyə-təsərrüfat fəaliyyətini planlaşdırır və operativ uçotunu aparır. Mühasibat , təchizat, kadrlar şöbə plan iqtisad şöbəsinə tabe olur.

Sərnişin istismar şöbəsi

Ərazi avtomobil nəqliyyatı birliklərində bu şöbəyə rəhbərliyi Avtomobil Nəqliyyatı Birliyinin sərnişin daşımaları üzrə müavini yerinə yetirir. Bu şöbənin əsas vəzifəsi :

- Avtobusların marşrut şəbəkəsini təkmilləşdirmək
- Rasional marşrut şəbəkəsini işləyib hazırlamaq
- Yeni avtobus marşrutların açılmasını təkmilləşdirmək
- Rentabelli olmayan marşrutları b ağlamaq
- Avtobusların və taksi avtomobillərin hərəkətinin idarə olunmasında avtomatlaşdırılmış dispetçer idarə edilmə sistemini tətbiq etmək

  Birliyin sərnişin istismar şöbəsi mərkəzi dispetçer stansiyası vasitəsi ilə sərnişin daşmaları şöbəsinə rəhbərliyi həyata keçirir. Anm -nin sərnişin daşımaları şöbəsinin rəisi bir başa Birliyin sərnişin daşımaları üzrə rəis müavininə tabedir.

Minik avtomobillərinin təsnifatı

Daşıdığı sərnişinlərin sayı 7 – dən çox olmayan hərəkt tərkibi minik avtomobillləri hesab olunur. Minik avtomobilləri təyinatına , kuzanın növünə , mühərrikin işçi həcminə və digər göstəricilərə görə təsnif olunurlar.

Təyinatına görə minik avtomobilləri ümümi təyinatlı avtomobillərə (taksi) , xidməti istifadə avtomobillərinə , prokat və şəxsi istifadə avtomobillərinə bölünürlər.

Kuzanın növünə görə minik avtomobilləri qapalı (limuzin ,sedan ,universal),açıq (fayton,kariolet ,torpedo) və kombinəedilmiş (açılabilən) olurlar. Qapıların sayına görə kuzalar iki , dörd və beşqapılı olurlar.

Mühərrikin işçi həcminə və öz kütləsinə görə minik avtomobilləri aşağıdakı siniflərə bölünürlər :

ən kiçik ……..1,2 litrdə az;

kiçik ……..1,3-1,8 ;

orta …….1,9-3,5;

böyük…….. 3,5-dən çox;

ali……..məhdudlanmır.

Taksomotor daşımalarının planlaşdırılması.

Şəhər və şəhərətrafi sərnişin daşımalarında taksomotor daşımalarının

planlaşdsırılması fərqli yerinə yetirilir. Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının planlaşdırılmasında istifadə olunan əsas texniki istismar göstəriciləri aşağıdakılardır: ümümi yürüş , pulu ödənilən yürüş ,taksi avtomobilinin xətdə olma , taksinin pulu ödənilən boş dayanma vaxtı , istismar sürəti , və s.

Taksi avtomobilinin ümümi yürüşüdən sərnişinlər tərəfindən pulu ödənilən yürüşdən , sıfırlı yürüşdən , pulsuz (sərnişinsiz) yürüşdən ibarət olub aşağıdakı ifadə ilə hesabnlanmır.

$L = L_{pl} + L_s + L_{ps}$ (1)

$L_{pl} = L = L_{pl}^{s} + L_{pl}^{ss}$

Burada L – taksi avtomobilin ümümi yürüşü;

L_{pl} - taksi avtomobilin pullu yürüşü;

L_s – gündəlik sıfırlı yürüş ;

L_{ps} – pulsuz yürüş;

L_{pl}^{s} – sərnişinlə pullu pullu yürüş ;

$+L_{pl}^{ss}$ - çağırışa gələn taksinin pulu ödənilən sərnişinsiz yürüşü.

Taksi avtomobili üçün pullu yürüş əmsalı müəyyən müddət ərzində taksi avtomobilinin pullu yürüşünün onun ümümi yürüşünə nisbəti ilə hesablanır və $\beta_P = \frac{L_{pl}}{L}$ (2)

Taksi avtomobilinin sərnişinlə yürüşünün ümümi yürüşə nisbəti isə yürüşdən istifadə əmsalı adlanır və $\beta = \frac{L_{pl}^{s}}{L}$ ifadəsi ilə hesablanır.Qeyd edək ki , minik taksi avtomobillərində pullu yürüş əmsalı avtomobillərdən istifadənin əsas səmərəlilik göstəricilərindən biridir. Bu göstəricinin yüksək olması minik avtomobillərindfən səmərəli istifadə olmasına dələlət edir. Taksi vtomobillərin xətdə olma vaxtı (sürücülərin nahar fasiləsi çıxmaqla)yürüşə və dayanmaya sərf etdikləri vaxtların cəmindən ibarətdir.və $T_n = T_h + T_b$ (3)

Burada T_n - avtomobilin naryadda olma vaxtı, T_h hərəkətdə olma vaxtı, T_b isə boş dayanma vaxtıdır. Taksi avtomobilinin xətdə boş dayanma vaxtına sərnişin tərəfindən pulu ödənilən yəni , taksometrin qoşulu olduğu , dayanacaqda sərnişin gözləyərkən boş dayandığı və texniki nasazlıqlar olduqda və küçə hərəkəti qaydalarına görə boş dayanma vaxtları aiddir.Sərnişinlə gediş zamanı küçə hərəkətinin təşkili ilə əlaqədar taksinin boş cayanmaları taksometr vasitəsi ilə qeydə alınıır və gediş haqqına daxil edilir. Taksinin xətdə faydalı vaxtı sərnişin tərəfindən pulu ödənilən yürüş vaxtı və pulu ödənilən dayanma vaxtından ibarətdir. və $T_f = T_{pl}^{y} + T_{pl}^{d}$ $\varepsilon_t = \frac{T_f}{T_n}$ (5

Taksinin bir gedişə sərf etdiyi vaxt pnun xətdəki faydalı iş vaxtının oturmaların sayına olan nisbəti olub $t_g = \frac{T_{pl}^{y} + T_{pl}^{d}}{O}$ (6) ifadəsi ilə hesablanır.

Burada O – oturmaların sayıdır.

Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşınması gedikşlərin (oturmaların)sayı və dolma əmsalı ilə səciyələnir. Taksi avtomobilləri ilə faktiki daşınan sərnişinlərin sayı müşahidələr və daşımalara tələbin paylanmasının tədqiqinin nəticələri , sutkalıq pullu yürüş və bir sərnişinin orta gediş məsafəsinə görə hesablanır. Taksinin orta dolmaslını daşınan sərnişinlərin sayının taksinin gedişlərinin sayına bölməklə tapmaq olar. $q_{or} = \frac{Q}{O}$ (7)

Dolma və tutumdan istifadə əmsalı taksinin orta dolmasının onun nominal tutumuna olan nisbəti kimi təyin olunur.$\gamma_d = \frac{q_{or}}{q_n}$ (8)

Bu göstərici daşınan sərnişinlərin sayını təyin etdikdə və taksomotor daşımalarının bütün şəhər nəqliyyat növlərinin ümümi daşıma həcmində xüsusi çəkisini aydınlaşdırmaqda nəzərə alınır. Taksi avtomobillərində sərnişinin orta gediş məsafəsini ümümi pullu (sərnişinlə) yürüşü oturmaların sayına bölməklə tapırlar. $L_{or} = \frac{L^s_{pl}}{O}$ (9)

Taksomotor daşmalarının həcminin hesablanması

Şhərlərdə taksomotor daşımalarının həcmi şəhərin inzibati əhəmiyyətindən , onun coğrafi vəziyyətindən , əhlinin sayından və hərəkətliliyindən, iqlimşəraitindən , ilin mösumundan , həftənin günündən və günün saatından asılıdır. Əhalinin tələbatının öyrənilmə materialları və onların analizi taksi avtomobilləri ilə yerinə yetirilən sərnişin daşımalarının gözlənilən həcmini hesablamaq üçün başlanğıc göstəricilərin alınmasına imkan verir. Şəhər və şəhərdənkənar daşımalar üçün hesabat ayrılıqda aparılır.

Taksi avtomobillərinə olan tələbatı sərnişin daşımalarının gözlənilən həcmi və minik taksi avtomobillərinin məhsuldarlığına görə hesablanır.

Taksomotor daşımalarının illik həcmi yəni taksilərlə illik daşınan sərnişinlərin sayı

$Q_t = 365\, n_t O q_{or}\, \alpha$ (10) ifadəsi ilə hesablanır.

n_t –taksi avtomobillərinin sayı;

α –xəttə çıxış əmsalı ;

O- oturmaların sayı ;

Q_{or} –taksinin orta tutumudur (dolmasıdır.

Taksomotor nəqliyyatı və bütün şəhər sərnişin nəqliyyatı ilə daşınacaq sərnişinlərin sayını bilərək taksi avtomobilləri ilə yerinə yetirilən daşımaların % -ni tapmaq olar. $\mu = \frac{100\ Q_t}{O}$ (11)

Siyahı taksi avtomobillərin illik məhsuldarlığı aşağıdakı kimi hesablamaq olar.

$W_t = 365\ \frac{L\ \beta_p\ q_{or}\ \alpha}{l_{or}}$ (12)

Burada L – taksinin orta sutkalıq ümümi yürüşü ,km.

β_p - pullu yürüş əmsalı;

α – xəttə çıxış əmsalı;

L_{or} - gedişin orta uzunluğu ;

Onda baxılan şəhər üçün taks avtomobillərin sayı $n_t = \frac{Q_t}{W_t}$ (13)

Qeyd edək ki, taksi avtomobillərin sayını əhalinin nəqliyyat hərəkətliliyindən asılı olaraq tapmaq olar.

Minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının texnologiyası .

Texnoloji baxımdan minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının vəzifəsi fərdi qaydada əhaliyə nəqliyyat xidməti göstərməkdir. Fərdi qaydada xidm daşıma zamanı sərnişinə maksimum rahatlığın təmin olunmasını, başqa sözlə sərişinin qapıdan –qapıya daşınmasını nəzərdə tutur. Minik avtomobill rində istifadə sərnişinlərə vaxta qənaət etməyə imkan verir. Böyük şəhərlərin əhalisinin çox hissəsi şəxsi minik avtomobillərindən istifadə edirvə bunanla da psixoloji gərginliklərini azaldar vəbununla da digər sakinlərlə daimi kontaktda olmaqdan uzaqlaşırlar. Əhalisi az olan yaşayış məntəqələrində minik avtomobili yeganə yerdəyişmə vasitəsi kimi istifadə olunur. Avtobuslarla müqaisədə minik avtomobilləri sərnişin daşımaların təşkili çox xərc tələb edir və bir çox problemləri qabardır. Minik avtomobilləri ölkədə ekoloji problemləri və şəhər ərazisinin ərazisinin çatışmamazlığı kimi məsələni qabardır.Taksi avtomobilləri sərnişin daşımaları ümumi istifadə də olan avtomobil nəqliyyatla sərnişin daşımalarına aiddir. Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları şəhər və şəhər ətrafı zonalarda yerinə yetirilir. Şəhər ətrafı zonalarda xidmət radiusu yerli icra hakimiyyəti orqanları tərəfindən məhdudlaşdırılır və Bak ı şəhrində 50 km müəyyən olunmuşdur. Rəhbərliklə razılaşma əsasında daha uzaq məsafələrə sərnişin daşımalarının yerinə yetirilməsinə icazə verilir. İri şəhərlərdə ixtisaslaşmış taksomotor nəqliyyat müəssisləri fəaliyyət göstərir .Avtomobil taksilər taksometrlə təchiz olunur **..**taksi'' tanınma nişanları olur. Müştərilərlə hesablaşma qabaqcadan müəyyən olunmuş tariflə aparılır. Sifarişlə sərnişin daşımalarında minik avtmobili taksomotor daşımalarından fərqli olaraq müştəriyə sifariş olan müddətdə xidmət göstərir. Sifarişlə xidmətdə ödəniş istifadə olundğu müddətə görə və bəzən isə mürəkkəb ödəniş , yəni avtomobilin yürüş məsafəsi də nəzərə alınmaqla aparılır. Bəzən sərnişinlər daha yüksək komfortabelli minik avtomobili məsəsən uzunluğu artırılmış kondisioner ,bar .videoqurğu quraşdırılmış ,, **limuzin** '' sifariş edirlər . Bəzi hallarda minik avtomobili olmayan müəssisələr rəhbər işçilərə və dəvət olunmş nümayəndə heyyətinə bütün gün ərzində xidmət üçün minik avtomobili sifarış edirlər. İqtisadi təsnifatına görə xidməti minik avtomobilləri kommersiya məqsədli və kommersiya məqsədli olmaya bilər. Kommersiya məqsədli minik avtomobilləri hüquqi şəxslərə xidmət edir. Kommersiya məqsədi olmayan minik avtomobilləri isə nəqliyyat tələbatı olan dövət və yerli idarəetmə orqanlarına orqanlarına xidmətd istifadə olunur. Bəzi hallarda minik avtomobilləri sürücü ilə birlikdə istifadə olunur. Avtomobillərin saxlanmasına büdcə xərclərini azaltmaq üçünxidməti avtomobillər sürücüsüzistismar olunur.Minik avtomobillərinin icarəsi əhalinin avtomobillərə olan tələbatı ödəmək üçün təşkil olunur. Əhali bu minik avtomobilləri əmək və mədəni-məişət tələbatını ödəmək üçün istifadə edir.

Taksi avtomobilləri ilə sərnişinlərə xidmətin təşkilinin əsas xüsusiyyəti sərnişinlərə bütün gün ərzində xidmətin göstərilməsidir.

Minik avtomobillərindən istifadə texnologiyası

Texnoloji axımdan minik avtomobilləri fərdi qaydada ,,qapıdan-qapıya'' daşımanı yerinə yetirməklə maksimum rahatlıq təmin olunmaqla və vaxta qənaət rtməklə əhaliyə nəqliyyat xidmətinin göstərilməsini nəzərdə tutur.iri şəhərlərdə sakinlər digər sakinlərlə kontakta yarana biləcək psixoloji gərginliyi azaltmaq üçün fərdi tomobillərdən istifadə edirlər.Əhalisi az olan yaşyış məskənlərində isə minik avtomobilları yeganə daşıma vasitəsi kimi istifadə olunur.Avtobus sərnişin daşımaları ilə müqaisədə minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının təşkili daha çox xərc tələb etməklə eyni zamanda şəhər hava hövzəsinin çirklənməsi və şəhər ərazisində daha çox sahəni tutması (həm hərəkət ,həm də dayanma üçün) kimi problemlər də yaradır. Yerüstü nəqliyyat vasitələrinin dinamiki qabariti nəzərə alınmaqla minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarında hərəkətdə olan avtomobil yolun hərəkət hissəsində 5-6 dəfə çox sahə tutur. Qeyd olunan bu amillər minik avtomobillərdən səmərəli istifadə sferasını müəyyən etməyə imkan verir:

- təcili daşımalar;
- daşımalarda yüksək komfortluq tələb olunduqda
- marşrut nəqliyyatının ximət etmədiyi yaşayış yerlərindəbaqaj daşımalarının müşahidə olunduğu yaşayış yerlərində ;

Sosial-iqtisadi şərait minik avtomobillərinə olan tələbatın artmasının diqtə edir vəilbə-il minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının həcmi artmada davam edir. Hal –hazırda minik avtomobil taksilərdən istifadənin aşağıdakı formalarına praktikada rast gəlinir.

- Sifarişlə avtomobillərin verilməsi ;
- Xidməti istifadə üçün
- Avtomobilin prokata verilməsi.

Minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları daşımaçı ilə bağlanmış müqavilə ilə (kommersiya fəaliyyəti)və ya belə müqavilə olmadan (kommersiya xidməti məqsədi ilə ola da bilər olmaya da bilər) yerinə yetirilə bilər.

Taksomotor avtomobilləri ümumi istifadə də olan avtomobillər qrupuna aid olub şəhər və şəhərətrafı sərnişin daşımalarının yerinə yetirilməsinə xidmət edir. Şəhərətrafı zonalarının radiusu yerli icra hakimiyyəti orqanları tərəfindən müəyyən olunur. Bakı şəhəri üçün bu göstərici 50 km müəyyən olunmuşdur. Daşımaçı ilə razılaşma əsasında şəhərətrafı zonalarda daha uzaq məsafələrə də sərnişin daşımalarını yerinə yetirə bilər.

İri şəhərlərdə balansında yüzlərlə minik taksi avtomobili olan xüsusiləşdirilmiş taksomotor avtonəqliyyat müəssisələri fəaliyyət göstərir.

Texnoloji baxımdan minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının vəzifəsi fərdi qaydada əhaliyə nəqliyyat xidməti göstərməkdir. Fərdi qaydada xidm daşıma zamanı sərnişinə maksimum rahatlığın təmin olunmasını, başqa sözlə sərişinin qapıdan –qapıya daşınmasını nəzərdə tutur. Minik avtomobill rində istifadə sərnişinlərə vaxta qənaət etməyə imkan verir. Böyük şəhərlərin əhalisinin çox hissəsi şəxsi minik avtomobillərindən istifadə edirvə bunanla da psixoloji gərginliklərini azaldar vəbununla da digər sakinlərlə daimi kontaktda olmaqdan uzaqlaşırlar. Əhalisi az olan yaşayış məntəqələrində minik avtomobili yeganə yerdəyişmə vasitəsi kimi istifadə olunur. Avtobuslarla müqaisədə minik avtomobilləri sərnişin daşımaların təşkili çox xərc tələb edir və bir çox problemləri qabardır. Minik avtomobilləri ölkədə ekoloji problemləri və şəhər

ərazisinin ərazisinin çatışmamazlığı kimi məsələni qabardır.Taksi avtomobilləri sərnişin daşımaları ümumi istifadə də olan avtomobil nəqliyyatla sərnişin daşımalarına aiddir. Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları şəhər və şəhər ətrafı zonalarda yerinə yetirilir. Şəhər ətrafı zonalarda xidmət radiusu yerli icra hakimiyyəti orqanları tərəfindən məhdudlaşdırılır və Bak ı şəhrində 50 km müəyyən olunmuşdur. Rəhbərliklə razılaşma əsasında daha uzaq məsafələrə sərnişin daşımalarının yerinə yetirilməsinə icazə verilir. İri şəhərlərdə ixtisaslaşmış taksomotor nəqliyyat müəssisləri fəaliyyət göstərir .Avtomobil taksilər taksometrlə təchiz olunur **..**taksi'' tanınma nişanları olur. Müştərilərlə hesablaşma qabaqcadan müəyyən olunmuş tariflə aparılır. Sifarişlə sərnişin daşımalarında minik avtmobili taksomotor daşımalarından fərqli olaraq müştəriyə sifariş olan müddətdə xidmət göstərir. Sifarişlə xidmətdə ödəniş istifadə olundğu müddətə görə və bəzən isə mürəkkəb ödəniş , yəni avtomobilin yürüş məsafəsi də nəzərə alınmaqla aparılır. Bəzən sərnişinlər daha yüksək komfortabelli minik avtomobili məsəsən uzunluğu artırılmış kondisioner ,bar .videoqurğu quraşdırılmış ,, **limuzin** '' sifariş edirlər . Bəzi hallarda minik avtomobili olmayan müəssisələr rəhbər işçilərə və dəvət olunmş nümayəndə heyyətinə bütün gün ərzində xidmət üçün minik avtomobili sifarış edirlər. İqtisadi təsnifatına görə xidməti minik avtomobilləri kommersiya məqsədli və kommersiya məqsədli olmaya bilər. Kommersiya məqsədli minik avtomobilləri hüquqi şəxslərə xidmət edir. Kommersiya məqsədi olmayan minik avtomobilləri isə nəqliyyat tələbatı olan dövət və yerli idarəetmə orqanlarına orqanlarına xidmətd istifadə olunur. Bəzi hallarda minik avtomobilləri sürücü ilə birlikdə istifadə olunur. Avtomobillərin saxlanmasına büdcə xərclərini azaltmaq üçünxidməti avtomobillər sürücüsüzistismar olunur.Minik avtomobillərinin icarəsi əhalinin avtomobillərə olan tələbatı ödəmək üçün təşkil olunur. Əhali bu minik avtomobilləri əmək və mədəni-məişət tələbatını ödəmək üçün istifadə edir.

Taksi avtomobilləri ilə sərnişinlərə xidmətin təşkilinin əsas xüsusiyyəti sərnişinlərə bütün gün ərzində xidmətin göstərilməsidir. Vətəndaşlar və təşkilatlar da sifarişlə sənişin daşımalarına özlərinə məxsus avtomobilləri təqdim edirlər.Bu xidməti ANM , həmçinin fərdi sahibkarlar da təşkil edirlər.Qeyd edək ki , xidməti minik avtomobilləri ümumi istifadədə olan avtomobillərə aid edilmir. Belə ki , xidməti avtomobillərin sərnişin kontingenti sət şəkildə məhdudlaşdırılmışdır.

Avtomobil-taksilərlə sərnişin daşımaların texnologiyası

Taksomotor daşımalarının əsas istismar xüsusiyyəti bütün gün ərzində əhaliyə nəqliyyat xidmətinin gpstərilməsidir. Buna görə də sürücü əməyinin təşkilinə və taksi avtomobillərin xəttə buraxılışına və xətdəki işinə əlavə tələblər irəli sürülmüşdür. Taksomotor daşımaların texnologiyası taksiləri xəttə işinin təşkilinin müxtəlif formalarını nəzərdə tutur. Taksi avtomobillərinin kirayələnməsinin əsasən üç formasından istifadə olunur.

4. Taksi avtomobilinin küçədə kirayəlnməsi.Bu halda müştəri yanından keçən avtomobilikirayələyir. Bu sərnişinə tez birzamanda taksini kirayələcəyinə zəmanət vermir. Belə ki , küçədən keçən taksilər təsadüfi və statistik olmaqlaq Puasson qanuna tabe olurlar. Müştərinin taksini kirayələnməsinə orta vaxt sərfi keçən avtomobillər arasındaki intervalın orta qiymətinə bərabərdir. Küçədə taksini kirayələyən sərnişinin hüquqları bəzən pozulur. Məsələn sürücü hər hansı səbədən(əks istiqamətdə sərnişin tapmaq olmur) sərnişindən imtina edir. Həmçinin uşaqlı və baqaj yükü olan sənişin üçün küçədə taksi kirayələməsi

nisbətən narahatlıq yaradır. Sürücü üçün də taksinin küçədə kirayəlmməsi ideal variant hesab olunmur. Bu halda sürücü boş yürüş etmiş olur ki , nəticədə yanacaq sərf edir.Taksinin küçədə kirayələnməsi köməkçi metod hesab olunur.

5. Taksinin taksi duracaqlarında kirayənməsi . Bu metoq sərnişin üçün zəmanətli hesab olunur. Taksi duracaqlarında duran taksilər onların kirayələnməsini gözləyirhansı ki , bu duracaqlara digər nəqliyyat vasitələrinin girişi qadağandır. Taksomotor duracaqları taksi avtomobillərinə tələbatın çox olduğu yerlərdə (vağzallarda , aeroportlarda , iri ticarət mərkəzlərin , taaşa zallarının , metro stansiyaların yaxınlığında və digər yerlərdə təşkil olunur. bu taksi duracaqlarında avtomobillər əsasən axın üsulu ilə düzülürlər ki , onların çıxışı rahat olsun. Taksi duracaqlarında sürücülərin xidmət qaydalarına əməl etmələrinə nəzarətin təşkili məqsədilə dispetçer postları qurulur. Küçə və meydanlarda isə tutumu az olan(adətən 5 avtomobil çün) duracaqlartəşkil olunur. Lazım olarsa bu duracaqlar da da dispetçer postları təşkil olunur.Taksi duracaqlarındakı dispetçer postu sifarişlərin sürücülərə ötürülməsi rabitə vasitəsi ilə təmin olnur. Qatar , təyyarə və ya şəhərlərarası avtobusla gələn sərnişinlər üçün isə taksinin duracaqlarda kirayələnməsi ən səmərəli üsul hesab olunur. Belə ki , taksi sürücüləri üeyd olunan nəqliyyat növlərinin hərəkət cədvəllərini bilirlər və çalışırlar ki həmin vaxtlarda duracaqlarda olsunlar.Bu da sərnişinlərə tez və zəmanətli xidmətin təşkil olunmasına şərait yaradır. Taksi duracaqları təqribi normativlər nəzərə alınmaqla təşkil olunur. Şəhərin çərkəzi hissələrində 1km^2 əraziyə 4 ədəd , qalan ərazilərdə isə bir ədəddən az olmamaqla təşkil olunur.
6. Sifarişlə avtomobil- taksinin verilməsi texnologiyası

Taksomotor daşımalarında istifadə olunan əl çatan rabitə növü avtomobillərdə radiotelefon rabitəsi qurulmasıdır. Son zamanlar iri şəhərlərdə mobil rabitədən istifadə etməklə taksi sifariş olunur. Sərnişinlərə sifarişlə taksi xidətinin təşkili yerinə yetirilmə vaxtında və sifarişin verilmə üsulundan asılı olaraq differensiallaşırılır. Yerinə yetirilmə vaxtına görə sifarişlər t**əcili** (yerinə yetirilməsi sifarişin qəbulundan 60 dəqiqədən çox keçmədən təmin olunmalıdır.), **cari** (yerinə yetirilməsi sifarişin qəbulunda bir saatdan tez olmamaqla yaxın 24 saat müddətində təmin olunmalıdır. **Qabaqcadan** Yerinə yetirilməsinə bir neə sutka qalmış sifarişlərdir. Taksi üçün sifarişlər müxtəlif üsullarla verilə blər. Sifarişin telefonla verilməsi ən perspektivli üsul hesab olunur. Taksi avtomobillərinin xdmətindən istifadə etdikcə,daşımaçının və sərnişinin nəqliyyatdan istifadə mədəniyyəti yüksəldikcə taksinin küçədə kirayələnməsi xidməti tədricən aradan çıxacaqdır. Hal -hazırda daşımaçılar arasında sərnişin üğrunda güclü rəqabət gedir. Bəzi daşımaçılar sifariş vaxtı müştəridən taksi sifariş yerinə getdiyi məsafəyə görə gediş haqqı almır. Beləliklə ,Taksomotor daşımalarında daşımaçılar dörd variantda tarif siyasətini qurmağa çalışırlar.

- daşımaçı sərnişində taksi avtomobilinin yürüşünə görə aldığı haqq adi və hər 1km yürüşə azaldımış miqdarda ola bilər. ;
- sərnişindən gediş haqqı 1-ci varianta analıji alınır lakın onun miqdarı müəyyən həddlə məhdudlanır.
- Daşıma məsafəsindən asılı olmayaraq taksinin verlməsinə haqq ödənilir ;
- Taksinin verilməsinə görə haqq alınmır. Bu halda taksi avtomobillərinə sifarişlər daşımaçının balansında olmayan mərkəzi dispetçer stansiyası tərəfindən qəbul olunur.

Taksi avtomobili epizodik istifadə oluna bilər və buna uyğun gediş haqqı saat hesabı tariflə(bağlanmış müqaviləyə və yol vərəqində aparılmış qeydlərə uyğun) ödənlir. Avtomobil-taksilərin əsaa avadanlığı taksometr adlanır . Bu qurğu sürücünün , avtomobilin xəttə işi haqqında obyektiv

məlumat verir, sürücülərin rasional həvəsləndirməsinə imkan verir , gediş haqqını obyektiv təyin edir.Taksometrin üz panelində sayğacın göstəriciləri (KASSA –sərnişinin ödəməli olduğu məbləğ), ümumi yürüş , pullu yürüş , övbə ərzində oturmaların sayı)) qeyd olunur. Sərnişin oturan kimi taksometr qoşulur və gediş haqqı hasablanır. Sərnişin düşən kimi avtomobilin qabaq şüşəsinin sağ küncündə quraşdırılan yaşıl işıq ,,taksi boşdur''avtomatik yanır. Taksometrlər mexaniki və elektron tipli olur. Mexaniki avtomobilin transmissiyasına mütəhərik valla birləşən dişli çarx mexanizmindən ibarətdir.

Avtomobil –taksilərin xətdə iş qrafiki və sürücülərin iş rejimi

Taksi avtomobillərin xətdə iş qrafiki əsas istismar sənədi hesab olunur. Bu qrafiklə günün saatları və bütün gün ərzində xətdəki taksi avtomobillərinin sayı təyin olunur. Qrafik hər ay həftənin xarakterik günləri üçün (adi ,şənbə , bazar) günün saatlarına bölməklə tərtib olunur. Bayram günləri üçün xüsusi qrafik tərtib olunur və direktor tərəfindən təsdiq olunur. Qrafik tərtib olunduqda taksomotor nəqliyyatının işinin fasiləsizliyi əsas götürülür. Qeyd edək ki , taksomotor xidmətinə tələbat həftənin şənbə və bazar günləri maksimum həddə çatır və qrafikin tərtibi bu günlərdən başlanır. Taksi daşımalarına olan tələbi günün saatlarına görə böldükdə nəzərə almaq lazımdır ki axşam saatlarında taksi xidmətinə tələb maksimum həddə çatır. Ona görə bu saatlarda xəttə olan bütün avtomobillər texniki cəhətdən saz vəziyyətdə olmalıdırlar. Taksi avtomobillərinə maksimum tələbin olduğu saatlarda taksi avtomobillərin maksimal sayı

$$A_{taksi} = \frac{P_T \eta_h \eta_s}{365\ \alpha_{xç}\ T_n\ z_g}$$

P_T – taksi avtomobillərinə praqnozlaşdırılan tələbat .
T_n - naryadda olma vaxtı.

η_h , η_s - uyğun olaraq həftəli k və saatlı qeyri müntəzəmlilik .
z_g – gündəli oturmaların sayı.

Taksi avtpmobilləri xəttə çıxış və sürücülərin iş qrafikləri.

Əgər istismar olunan parkdakı avtomobilləri müəyyən hissəsi radiolaşdırılıbsa onlar üçün iş qrafiki daxil olan sifarişlərin həftənin günləri və günün saatlarına uyğun ayrı tərtib olunur. Taksi avtomobillərinin sürücülərinin nahar fasiləsinin dəqiq vaxtını təyin etmək mümkün deyil və ona görə təxmini saat 12 -14 aralığında ümumi uzunluğu 45 dəqiqə nəzərdə tutulur. Xətdə olan sürücü göstəriln vaxtda nahar fasiləsinin vaxtını özü müəyyən edir. Taksi avtomobilin xəttdən qayıtma vaxtını da dəqiq qeyd etmək olmur. Qrafikdə göstərilən vaxtdan ∓ 30 *dəqiqə* (*tez və gecikmə*) ola bilər. İki növbəli iş rejimində iki növbə ehtiyat vaxt nəzərə alınmaqla planlaşdırılır. Taksi sürücülərin bir növbəli iş rejimində növbənin uzunluğu iş və istirahət günlərinin növbələnməsi hesabına tənzimlənir. 6iş günü 7 saatdan sonra 1istirahət günü, sonra isə 5 iş günü 7..8 saat olmaqla 2 istirahət günü ,9..9, 5 saatdan iki iş günü 3 –cü gün isə

istirahət günü olmaqla iş rejimi təşkil olunur. Gün ərzində növbələrin maksimal sayı $S_{max} = A\alpha_{xç} K_n$ şərtindən hesablanır. Burada K_n – növbəlilik əmsalı ;

Qeyd edək ki , taksi avtomobilləri üçün iş qrafikləri tərtib olunduqda aşağıdakı məhdudiyyıtlər nəzərə alınır:

- Növbələrin byarı bölünməsinə icazə verilmir;
- Növbənin uzunluğu əməyin təşkilinin qəbul olunmuş variantına uyğun və sürücünün avtomobilə təhkim olumasına görə müəyyən olunur.
- Gün ərzində sərnişinlərə xidmətin fasiləsizliyi təmin olunmalıdır.
- Taksilərin xəttə buraxilişi və xəttdən qayıması iş günü ərzində sürücülrə rahat olan vaxtda təmin olunmalıdır;
- Bir gün başlayan növbə sonrakı gün qurtara bilər.
- Nəzarətməntəqəsinin buraxma qabiliyyəti nəzərə alınmalıdır.
- Avtomobillərin xətdən qayıtması taksi avtomobillərinə tələbatın çox olduğu vaxta düşməməlidir.
-

Taksi duracaqları şəbəkəsinin optimallaşdırılması.

Taksomotor duracaqların sayı və onların şəhərlərdə yerləşdirilməsi əhaliyə xidmət keyfiyyətinə və taksi avtomobillərindən istifadə səmərəlliliyinə böyük təsir göstərir. Duracaqların sayının artırılması , taksinin yürüşdən istifadə əmsalının artmasına və sərnişinlərin duracaqlara gəlməsinə sərf olunan vaxtın azalmasına səbəb olur. Lakin bu halda sərnişinin avtomobilə oturma vaxtı artır. Belə ki , taksinin duracağa gəlmə etimalı azalır. Ona görə də taksi duracaqlarının optimal sayının təyin olunmasını sərnişinlərin duracaqda taksi tutmağa sərf etdikləri vaxta görə tapılması təklif olunmuşdur. Bu vaxt özündə duracağa gəlmə t_{dg} və oturmanı gözləmə t_{og} vaxtlarını birləşdirir. ,**yəni** $\sum t = \min (t_{dg} + t_{og})$

Qeyd etmək lazımdır ki ,baxılan meyar sərnişinlərə xidmətdə taksomotor nəqliyyatının qeyri məhsuldar vaxt sərfinin minimumu ilə eynidir. Duracaqların sayı artdıqca boş yürüşün uzunluğu azalır ,lakin sərnşinlər əsasən duracaqla toplaşdıqları üçün sərnişin gözləməy vaxt sərfi artır.

Taksi duracaqlarının sayının optimallaşdırılmasına təsir edən amillərdən biri də şəhərdə taksomotor nəqliyyatıın sıxlığıdır. Ona görə də məsələ sıxlığın müxtəlif qiymərlərində həll olunur və aşağıdakı məhdudiyyətlər nəzərə alınır:

- Şəhərdə taksomotor nəqliyyatının minimal və maksimal sıxlığı sərnişinlərin taksi tutmağa maksimal və minimal vaxt sərfinə uyğun təyin olunur.
- Duracaqların minimal sayı sərnişinlərin ictimai nəqliyyatdan istifadəsi zamanı onlara qarşı yerdəyişmə lazımlığı ilə tapılır. Bu yerdəyişməyə vaxt sərf sərfi 15 dəqiqədən çox olduğu hallarda yerinə yetirilr.
- Duracaqların maksimal sayı taksinin dayanacağa gəlmə ehtimalının minimal buraxılabilən həddən çox olduğu şərtə əsasən müəyyən edilir.
- Duracaqların sayı tam ədəddir. Qeyd olunan məhdudiyyətlərə əsasən aşağıdakıları yazmaq olar.

$A / H = enitre (A / H_{min} , A/ H_{max})$; $\sigma = \text{entire} (\sigma_{min} , \sigma_{max})$

Aparılmış tədqiqatlar taksomotor duracaqlarının sayının şəhərin taksi avtomobillərin sıxlığından asıllığını aydınlaşdırmağa imkan verir. Şəhər əhalisinin taksi avtomobilıləri təmin olunma normativləri cədvəldə verilmişdir. Cədvəl 1.

Şəhər qrupları	Şəhərlərdə taksilərin söxlığından asılı olaraqavt/100nəfər duracaqların sayı ədəd /10 min nəfər						
	0,4	0,6	0,8	1,0	1,2	1,4	1,6
I	0,64	0,80	0,97	1,11	1,21	1,28	1,33
II	0,5	0,65	0,81	0,93	1.00	1,05	1,08
III	0,49	0,61	0,75	0,88		0,92	0,94
IV	0,45	0,58	0,69	0,83		0,87	0,9

Avtobusla sərnişin daşımalarında keyfiyyətin idarə olunması.

Nəqliyyat xidməti sahəsində əhalinin tələbatının ödənilmə səviyyəsi daşımanın keyfiyyət göstəriciləri sistemi ilə xarakterizə olunur. Dərnişin daşımalarında əsas keyfiyyət göstəriciləri aşağıdakılardır:

- Avtobusun dolma göstəricisi ilə xarakterizə olunan gediş şəraiti ;
- Hərəkət tərkibinin hərəkət müntəzəmliliyi ;
- Sərnişinlərin hərəkətinə sərf olunan vaxt ;
- Hərəkət təhlükəsizliyi .

Sərnişinlərə nəqliyyat xidməti keyfiyyəti səviyyəsinin qiymətləndirilməsi daşıma keyfiyyəti səviyyəsinin normaticləri əsasında aparılır.

Hal-hazırda daşıma keyfiyyəti səviyyəsinin qiymətləndirilməsi NİİAT (Rusiya Federasiyası) tərəfindən işlənmiş normativlər əsasında aparılır.

Avtobusun və rabitənin növündən asılı olaraq nominal sərnişin götürmə hədləri cədvəl №1-də verilmişdir.

Rabitə növü	Avtobusun növü	Avtobusun uzunluğu m	Ayaq üstə duran sərnişinlərin sayı sər/m^2	Nominal tutumda ümumi sərnişinlərin sayı. nəfər.
Şəhərdaxili	kiçik orta böyük ən böyük(qoşalaşmış)	6-7,5 8-9,5 10,5-12 16 və daha çox	ən çoxu 5 nəfər.	37 57 80 118
Şəhərkənarı	kiçik orta böyük ənböyük(qoşalaşmış	6-7,5 8-9,5 10,5-12 16 və daha çox	ən çoxu 3 nəfər	30 42 58 64

Cədvəl 1.

Şəhərdaxili rabitədə işləyən avtobuslarda nominal sərnişin götürmə qabiliyyəti (tutumu)oturacaq yerlərin sayı və salonun boş sahəsində bir ayaqüstə duran sərnişin üçün o,2 m^2 normativ əsasında

götürülür. Şəhər avtobuslarında pik saatlarında dolma əmsalı tutum hədlərinə görə avtobusun modelindən asılı olaraq 0,73-0,78 ;

Hərəkət müntəzəmliliyi 98% ;

Sərnişin daşımalarında keyfiyyət səviyyəsinin əsas göstəricisi sərnişinlərin hərəkətinə sərf olunan vaxt hesab olunmaqla aşağıdakı vaxtlardan ibarətdir:

-dayanacağa gəlmə və dayanacaqdan təyinat yerinə getmə vaxtı - t_{day}

- nəqliyyatı gözləmə -$t_{göz}$;

-nəqliyyatda getmə - t_h ;

- başqa marşruta keçmə - $t_{keç}$;

Nəqliyyatın həddindən yüklənməsi nəticəsində ona minməyin qeyri-müntəzəmliliyi ilə əlaqədar əlavə gözləmə vaxtı - t'_g

-dayanacağa gəlmə vaxtı (orta) $t_{day/or}$ = 0?0075 ($\frac{2000}{\delta}$ +$\frac{1000\,L_{wm}}{N_{day}}$) (1)

Burada $L_{üm}$ –marşrutların ümumi uzunluğu (düz və əks) ist iqamətdə km.

δ- nəqliyyat şəbəkəsinin sıxlığı km/km^2

Marşrut şəbəkəsinin sıxlığı $\delta = \frac{L_m}{F}$ (2)

Burada L_m - sərnişin marçrutlarının keçdiyi küçələrin uzunluqları cəmi ,km.

F - şəhərin abad hissəsinin sahəsi. Km^2

Nəqliyyatı gözləmə vaxı $t_{göz} = \frac{İ}{2}$ (3)

İ- marşrutda orta hərəkət intervalı dır dəq.

Avtobusların hərəkət intervalı və hərəkət tezliyi marşrutda onların keyfiyyətinin əsas elementləridir. Hərəkət intervalı marşrutun hər hansı məntəqəsindən bir-birinin ardınca keçən iki avtobus arasındakı vaxtdır. İ = $\frac{t_d}{A_m}$ = $\frac{t_d}{V_{is}\ A_m}$ (4)

T_d – avtobusun dövr vaxtı ; A_m – avtobusların sayı ; V_{is} – istismar sürəti ;

Hərəkət intervalının azalması ilə sərnişinlərin dayanacaqda avtobus gözləməyə sərf etdiklərin vaxtın və avtobusun dolması azalır.Hərəkət cədvəlini tərtib edərkən avtobusun növü düzgün seçilməli və sərnişinlərin rahatlığının təmini ilə bərabər avtobusun tutumundan səmərəli istifadəyə imkan verən hərəkət intervalı planlaşdırılmalıdır. Hərəkət tezliyi A_t marşrutun hər hansı məntəqəsindən bir saatda keçən avtobusların sayı dır.

A_t = $\frac{A_m}{t_d}$ =$\frac{A_m V_{is}}{t_d}$ (5)

Sərnişin daşıma keyfiyyəti səviyyəsi əhəmiyyətli dərəcədəhərəkətin təhlükəsizliyi ilə Xrakterizə olunur. YNH səviyyəsinin dinamik dəyişmə əmsalı hərəkətin təhlükəsizlik göstəricisi ola bilər.

K_{ht} = $\frac{1}{1+\alpha_{Vi}\,B_0}$ (6)\

α_{vi}- YNH ilə əlaqədar sərnişinlərin vaxt itkisi əmsalı olub hesabatda 0,2 götürülür ;

B_0 – ANM-də bir milion km -ə düşən cərimə balların sayı ilə ölçülən YNH səviyyəsinin dinamik göstəricisidir. Və B_0 = 0,5 (A_s +$\frac{L'_m B_1}{L_m}$ (7)

A_s - cari ildə ANM-də YNH-nin səviyyə göstəricisi ;(L'_m və L_m uyğun olaraq keçən və cari il üçün avtobusların ümumi yürüşüdür. (miln km)

B_0 - keçən il üçün ANM-də YNH səviyyəsinin dinamik göstəricisi dir ;

A_s = $\frac{n_0}{L_{üm}}$ (8)

N_0 – YNH –də yol hərəkəti qaydalarının pozulmasına görə hesablanmış cərimə balarıdır.

Sərnişinlərə nəqliyyat xidməti keyfiyyətinin qiymətləndirilməsi

Sərnişin daşımalarında avtobusun dolması ,gediə sərf olunan vaxt ,avtobusun hərəkət müntəzəmliliyi və hərəkət təhlükəsizliyi xidmət keyfiyyəti əmsalına birlikdə təsir etməklə sərnişinlərə nəqliyyat xidməti keyfiyyətini qiymətləndirir.

$K_{üm} = K_{\gamma} K_t K_m K_{ht}$ (9)

Kγ - avtobusun nisbi dolma əmsalı olub dolma msalının normalaşdırılmış qiymətinin həqiqi qiymətinə nisbəti ilə təyin olunur.

$K\gamma = \frac{\gamma_n}{\gamma_h}$ (10)

Sərnişinlərin hərəkətinə sərf olunan nisbi vaxt əmsalı birinci gələn avtobusa miməyin mümkün olduğu əlverişli şərait üçün qoyulan normalaşdırılmış güdiş vaxtının t_n həqiqi şəraitdə gediş sərf olunan həqiqi vaxtat - t_h nisbəti ilə təyin olunur. $K_t = \frac{t_n}{t_h}$ (11)

Normalaşdırılmış əlverişli şərait dedikdə aşağıdakılar başa dqşülür :

Hərəkət qrafikinin pozulmasının olmaması(qrafik əmsalı $K_q = 1$;

Bir nəqliyyat vasitəsindən digərinə minib- düşmənin olmaması ;

Marşrut nəqliyyat şəbəkəsinin sıxlığı $\delta = 2\ km/km^2$;

1-ci gələn avtobusa minmənin mümkünlüyü ;

Hərəkət intervalına əməl olunması ;

Gedişə sərf olunan normalaşdırılmış orta gündəlik vaxtın hesablanması üçün t_n^g = 15 ,85 + 0,5 $\sqrt{F}$ dəqiqə

Avtobus daşımalarında daşımanın keyfiyyəti dörd dərəcəli sistemlə -nümünəvi , yaxşı , kafi və qeyri –kafi xidmət səviyyəsi ilə qiymətləndirilir. Marşrutda avtobusun hərəkət müntəzəmliliyi əmsalı müəyyən müddət ərzində cədvəl üzrə faktiki yerinə yetirilən reyslərin sayınınN_m^f cədvəl üzrə nəzərdə tutulan reyslərin sayına olan nisbət kimi hesablanır. $K_m = \frac{N_m^f}{N_m}$ (12)

cədvəl 2

	Xidmət səviyyəsi	Keyfiyyət əmsalların normativləri				
		Kγ	k_t	K_m	K_{ht}	$K_{üm}$
	Nümünəvi	1,0	1,0	0,98	0,98	0,96
	Yaxşı	0,88-0,94	0,92	0,95	0,85	0.65-0,69
	Kafi	0,78	0,93	0,93	0,7-dən az	0,38
	Qeyri-kafi	0,78-dən sz	0,93-dən az	0,93-dən az		0.38-dən az

Avtonəqliyyat müəssisəsində keyfiyyətin idarə olimçası.

Nəqliyyat xidməti bazarında inkişaf Avtonəqliyyat müəssisələri (ANM) arasında qiymət rəqabətindən çox keyfiyyət uğrunda yaranan rəqabət hesabına baş verir. Adətən sərnişinlər onlara

göstərilən xidmətlərə keyfiyyət aspektindən diqqət yetirirlər. Məsələn . kiiçik tutumlu avtobuslardan marşrut taksi kimi istifadə etməklə ənənıvi sərnişin daşımalarını təşkilini nümünə göstərmək olar. Belə arketinq şəraiti sərnişinlərə nəqliyyat xidmətinin bütün keyfiyyət göstəricilərini əsaslı şəkildə yaxşılaşdırılmasını tələb edir. Əks galda daşmçı nəqliyyat xidməti bazarımda rəqabətə tab gətirə bilməz və nəqliyyat xidməti bazarından sıxışdırıb çıxalıcaq. Bunun üçün məcburi sertifikatlaşdırılmanın aparılması kifayət deyil. Onagörə ki, o , yalnız sərnişin daşımalarında normativ tələblərin təmin olunmasına hesablanıb. ANM-də nəqliyyat xidmətinin keyfiyyətinə nəzarət üzrə təlimat aşağıdakı bölmələri əhatə edir:

1.ANBirliyinn rəhbərliyinin dşma xidmətinin keyfiyyətinə görə məsuluyyəti;burada ANM-nin keyfiyyət haqqında siyasəti öz əksini tapır ,rəsmi qaydada sənədləşdirilir , ketfiyyət siyasəti haqqında təlimat hazırlanır və keyfiyyətə cavabdeh olan rəhbər tərəfindən təsdiq olunur: burada ANM-nin xidmət və bölmələrinin məqsəd və vəzifələri ANM-də elan olunmuş keyfiyyət siyasətinə uyğun formalaşdırılır.anm-də keyfiyyət günü müəyyən edilir. ANM-də sərnişinlərə göstərilən xidmət keyfiyyətin analizi keyfiyyət günündə aparılır və nəticələri elan olunur.

2.keyfiyyəin idarə olunma sistemi ANM-də təsdiq olunmuş vahid formaya (təlimata) uyğun rəsmiləşdirilir.

3. Vaxtaşırı kontraktları analiz etmək (müqavilədə göstərilən sərnişinlərə göstərilən nəqliyyat xidməti qaydalarına əməl olunma səviyyəsi.(burada həmçinin sərnişinlərin ərizə , şıkayət və təkliflərin uçotu aprılır.)

4 Layihələndirilən xidmətlərin idarə olunması. Bu bölmə marşrut sisteminin formalaşdırılma qaydalarını , AV ASda taksi duracaqlarının təşkilini, sərnişin daşımalarının təşkili üçün reqlamentləşdirilən sənədlərin normativ sənədlərin tələbinə uyğun avtomobil taksilərin hərəkət və xəttə çıxış qrafiklərin tərtibi və digər texniki- texnoloji tədbirlər özəksini tapır. Burda həmçinin hər il ANM-nin keyfiyyət proqramının yenilənməsi öz əksini tapır.

5. ANM-də səədlərin idarə olunması fəaliyyəti. Bu bölmədə keyfiyyətə aid sənədlərin tərtibi , rəsmiləşdirilməsi . onların təlimata uyğun qorunması və nəzarəti şərh olunur.

6. Material - texniki ehtiyatların alınması.

7. Yolüstü xidmətlərin idarə olunması.

8. Daşıma prosesinin idarə olunması.Bu bölmədə daşımaların texnoloji prosesə uyğun yerinə yetirilməsi tərtib olunmuş sənədlərdə öz əksini tapmalıdır.

9. Keyfiyyət göstəricilərinin qeydiyyatı.

10. Keyfiyyətə daxili nəzarətin təşkili. Bu ölmədə reyslərin yerinə yetirilməsinə , onların müntəzəmliliynə , taksilərin sifarişlə istifadə olunmasına , yol nəqliyyat hadisələri , yol hərəkəti qaydalarının pozulması. , istismar və hərəkət təhlükəsizliyi şöbələrinin rəhbərlərinin hazırlanması şərh olunur.

Avtomobil taksilərdə gediş haqqının ödəmə qaydaları.

Minik avtomobil taksilərdə gediş haqqı onlarda quraşdırılmış taksometr aparatından istifadə olunmaqla qəbul olunmuş tarifə gedilən məsafə, müştərinin yanında boş dayanmaya və digər

şərtlər nəzərə alınmaqla aparılır. Taksometr rəqəmli indikator göstəricili üz panelindən ibarətdir.Taksometrn üz panelində aşağıdakı göstəricilər əksini tapır:

4. Cedilən səfərə görə bura gedilən məsafəyə və boş dayanma vaxtı daxıldır. ödənişi göstərən sayğac.
5. Cəm məbləği göstərən sayğac.
6. oturmaları ,

Xarici ölkələrdə ödənişin müxtəlif xüsusiyyətlərini nəzərə alan taksometrlərdən istifadə olunur: Hər bir sərnişinin faktiki getdiyi məsafəyə uyğun diferensiallaşdırılmış formada gediş haqqını hesablayır. Burada baqaj ,daşımanın təcili olması ,gecə , şəhərətrafı tariflərdən istifadə olunur. Taksomotor daşımalarında taksi avtomobillərində həm mexaniki , həm də elektron taksometrlərdən istifadə olunur. Sənişinin tələbi ilə sürücü ona qəbz verməyə borcludur.

Bilet və qəbzlər.

Sərnişin dlamaları üçün əsas sərnişin daşıma və ya hərəkət tərkibinin fraxtalama müqaviləsinin olmasıdır. Müntəzəm sərnişin daşıma marşrutlarında sərnişinə gediş hüququ verən sənəd biletdir. Bilet xüsusi tərtib olunmuş blankda rəsmiləşdirilir və müvafiq rekvizitləri olur. Biletin rəngi ,ölçüləri , rekvizitlərin tərkibi ,şrifti , möhür və ştampın olması onun əsli ilə doğruluğunu təsdiq edir və daşımaçı ilə sərnişin arasında daşıma müqaviləsinin olmasını təsdiq etməklə daşımaçının və sərnişinin hüquq vəvəzifə və öhtəlikləeinin qanunla tənzimləyir. Bilet tipoqra fiya üsulu ilə hazırlanır və hər biletin nömrəsi və seriyası olur. Əgər bilet bletçap edən kassa maşınından və ya bilet avtomatından verilirsə bu biletdə bilet çapedən maşının istismar nömrəsi, biletin nömrəsi sərnişin və baqaj daşıma qaydaları göstərilir. Sərnişin daşımalarında aşağıdakı növ biletlərdən istifadə olunur və bu biletlərdə aşağıdakı rekvizitlərin olması vacibdir.

Biletdə REKVİZİTLƏR.

- Bletin adı, nömrəsi və seriyası.;Bileti verənmüəssisəninadı;nəqliyyavasitəsinin növü;gediş haqqının cəm məbləği ;yola saınma tarixi və vaxtı ;təyinat məntəqəsinə çatma tarixi və vaxtı; yerin nömrəsi ; biletin satılma tarixi və vaxtı ;biletin qüvvədə olma vaxtı ; sərnişinin ad,familiyası və atasının adı. Doğulduğu tarix , il və yer; şəxsiyyəti təsdiq edən sənəd və s.

Biletlər:
bilet forma №1 rəngi narıncı. tarix və vaxt qeyd olunmaqla şəhərətrafı və şəhərlərarası daşımalarda istifadə olunur.
Bilet forma№ 2 rəngi narıncı şəhər və şəhərətrafı daşımalarda müəyyən olunmuş müddətdə açıq tarix və vaxt .
Bilet forma№ 3. Birdəfəlik bilet şəhər və şəhərətrafı daşımalar üçün.
Bilet forma № 4. Uzun müddətli istifadə üçün Göstərilən müddətdə şəhər və şəhərətrafı daşımalarda.
Bilet forma № 5 . şəhər və şəhər ətrafı uzunmüddətli istifadə qeyd olunmuş məbləğ həcmində
Bilet forma № 6. Biletin qüvvədə olduğu müddətdə şəhər və şəhərətrafı marşrutlarda sayda qeyri-məhdud sayda gedişdə
Bilet forma №7. Şərnişinin adı göstərilməklə birdəfəlik bilet.

Şəhər daxili daşımalarda birdəfəlik biletlərdən istifadə olunur, sürücü və ya konduktor tərəfindən satılan bu biletlər tipoqrafiya üsulu ilə hazırlanır və hər rulona 1000 ədəd yığılır. və kassanın sarğılarında yerləşdirilir. Bilet çap edən maşınların inkişafı qurşaq biletlərin istifadəsini dayandırdı. Baqaj daşımaları baqaj qəbzinin verilməsi ilə rəsmiləşdirilir. Qəbzlər nəqliyyat müəssisəsinin sifarişi əsasında hazırlanır

Sərnişinlərə sifarişlə avtomobil taksi xidmətinin təşkili. Texnologiyası

Sərnişinlərə sifarişlə avtomobil taksi xidməti avtomobil taksidən istifadə vaxtından və sifarişlərin qəbulu üsulundan asılı olaraq differensiallaşdırılır. Sifarişlər icra olunma vaxtından asılı olaraq bölünür :

- **m.** Təcili bu halda sifarişin yerinə yetirilməsi onun qəbulundan 60 dəqiqədən çox keçməyərək yerinə yetirilməlidir.
- **n.** Cari . Sifariş qəbul edildiyi andan bir saatdan tez olmamaqla yaxın 24 saat müddətində icra olunmalıdır.
- **o.** Qabaqcadan Bu halda sifariş icara olunmasına bir neçə gün qalmış verilir. Avtomobil taksi sifarişi müxtəlif üsullarla verilə bilər. Adətən sifarişlərin dispetçer tərəfindən telefonla qəbul edilməsi ən perspektivli hesab olunur. Əhaliyə avtomobil taksi xidməti inkişaf etdikcə ,əhalinin nəqliyyatda stifadə mədəniyyəti inkişaf etdikcə əhalinin və müəssisələrin telefonlaşdırma səviyyəsi yüksəldikcə avtomobil taksilərin küçələrdə və duracaqlarda kirayənməsi tədricən aradan qalxacaq. Hal -hazırda iri şəhərlərdə simsiz mobil telefon rabitəsi fəaliyyət göstərir. Sifarişlərin sürücülərə ötürülməsində bu rabitədən istifadə olunması iqtisadi cəhətdən çox səmərəli hesab olunur.Qabaqcadan sifariş sərnişinin özü və ya onun nümayəndəsi tərəfindən sərnişinin ofisindən verilə bilər. Əgər sərnişin taksi xidmətindən mütəmadi istifadə edirsə onda taksi xidməti saat hesabı tariflə qeydə alınır. Sifarişlə avtomobil taksi xidmətindən istifa dənin bir sıra iqtisadi xüsusiyyətləri var. Sifariş icra olunduqda taksi avtomobilinin hərəkətinə texoloji baxımdan iki reys kimi baxmaq olar: 1-ci boş avtomol göstərilən ünvanda müştəriyə yaxınlaşır.2-ciavtomobil sərnişinlə hərəkəti davam etdirir. Sifarişlə avtomobil –taksi xidməti təşkil olunduqda haqq təkcə avtomobilin sifarişçinin sərəncamına gəlməsinə görə deyil nəm də edilən yürüşə görə ödənilirdi. Bu cür xidmət pullu yürüş əmsalının xeyli artmasına səbəb oldu.və nəticədə taksi avtomobillərin istifadə göstəriciləri xeyli yaxşılaşdı. Daşımaçılar arasında olan rəqabətə görə sifarişə görə haqqın ödənilməsi ləğv olundu. Beləliklə avtomobil taksi xidmətindən istifadə sində tarif siyasətinin qurulmasında dörd variant mümkündür:

8. Sərnişin haqqı bir reys ərzində taksinin etdiyi yürüşə görə ödəyir.(taksinin sifarişçıyə gəlməsi haqqı azldılmaqla və ya 1km yürüşün dəyərində güzəştlər tətbiq edilməklə)
9. Taksinin verilməsi 1-ci varianta analojidir lakin taksnin sifariş . yerinə gəlməsi haqqı müəyyən məbləğ həddində məhdudlaşdırılıb.

10. Taksinin sifariş yerinə gəlməsinə görə haqq yürüş məsafəsindən asılı deyil
11. Sifarişə görə haqq alınmır. Bu variant adətən sifarişlər mərkəzləşdirilmiş qaydada qəbul olunduqda tətbiq olunur və dispetçer xidməti daşımaçının balansında olmur.

Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarınlın sertifikatlaşdırılması.

Sertifikatlaşdırma latın sözü olub ,,düzgün edilmişdir''mənasını verir''Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarının sertifikatlaşdırılması dedikdə , daşımaçının sərnişinə göstərdiyi xidmətin müəyyən olunmuş tələblərə uyğunluğunun müvafiq təşkilat (sertifikatlaşdırma hüququ olan) üçüncü tərəf tərəfindən yazılı təsdiqi başa düşülür. Sertifikatlaşdırma məhsulun və xidmət fəaliyyətinin normativlərə müəyyən olunmuş tələblərə uyğunluğuna əminlik yaradan və nəticəsi yazılı təsdiqini tapan prosesdir. Əsas şərt odur ki, məhsulun və xidmətin keyfiyyətinə zəmanəti üçüncü şəxs tərəfindən verilir.Sertifiklatlaşdırma üzrə milli orqan AZS öz fəaliyyətini müəyyən olunmuş normativlərə uyğun olaraq səlahiyyətləri çərçivəsində respublikamızda qüvvədə olan qanunvericiliyə uyğun yerinə yetirir. Müəyyən oliunmuş bu tələblər xidmət keyfiyyətinin , hər şeydən əvvəl sərnişinlərin həyat və sağlamlığının təmin olunmasına və ətraf mühitin qorunmasına hesablanıb. Buna görə də sertifikatlaşdırma aşağıdakı məqsədlərlə aparılır.

- əmtəə bazarında müəssisə və təşkilatların normal fəaliyyəti üçün şərait yaratmaq ;
- beynəlxalq iqtisadi ,elmi –texniki əməkdaşlıqda və beynəlxalq ticarətdə iştirak etmək ;
- normativ tələblərə uyğun xidmət və məhsulu seçməkdə istehlakçılara şərait yaratmaq ;
- Istehlakçıları istesalçıların keyfiyyətsiz məhsuliundan və xidmətindən qorumaq ;
- məhsulun və xidmətin ətraf mühitə və insanların həyat və
- sağlamlıqlarına , əmlaklarına zərərli təsirinə nəzarət. ;
- məhsul və xidmətin istehsalçının elan etdiyi göstəricilərə uyğunluğunu təsdiq etmək.

Avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin sertifikatlaşdırmasının normativ əsasını istehlakçıların hüquqlarının qorunması haqüqında Az. Respublikasının qanunu , Avtomobil nəqliyyatı haqqında Az. R-nın Qanunu , və s.

Sertifikatlaşdırma məcbari və könüllü ola bilər. Məcbarı sertifikatlaşdırma qanunvericiliyin tələblərinə uyğun dövlət tərəfindən keçirilir.Əvvələr Rusiya Federasiyasında da avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin sertifikatlaşdırılması icbari qaydada keçirilməsi nəzərdə tutulmuşdur. Lakin tələb olunan səviyyədə normativ təminatı olmadığı üçün 2003-cü ildə avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin sertifikatlaşdırılması dayandırılmışdır. Lakin mütəxəssislər avtomobil nəqliyyatının kifayət qədər yüksək təhlükəsizliyini nəzərə alaraq bu sertifikatlaşdırma yenidən bərpa olundu. Könüllü sertifikatlaşdırmanı bu sertifikatlaşdırmanın keçirilməsi səlahiyyətlərini öz üzərinə götürmüş hüquqi şəxslər keçirirlər və daşımaçıya Sertifikatlaşdırmanı keçməsi haqqında xüsusi tələblərə uyğun tərtib olunmuş blank verilir. Uyğunluq sertifikatında və ona əlavədə göstərilir : daşımaçının adı , verilmə tarixi ,etibarlılıq müddəti , uyğunluq sertifikatın verildiyi xidmətin adı və nişanı .Uyğunluq sertifikatın blankı və ona əlavə müəyyən olumuş qaydalara uyğun doldurulmalıdır. Sertifikatlaşdırmanın müddəti sertifikatlaşdırmanın nəticəsinə və sertifikatlaşdırma haqqında sənədlərin etibarlılıq müddətinə görə təyin olunur. Daşımaçıya sertifikatlaşdırmanın aparıldığı işlərin yerinə yetirilməsidə uyğunluq nişanından istifadə üçün lisenziya verilir. Uyğunluq nişanı müəyyən olunmuş qaydada qeydiyyatdan keçirilir .Daşımaçı uyğunluq nişanından müxtəlif

sənədlərdə , blanklarda , biletlərdə , qəbzlərdə ,müqavilələrdə, infarmasiya materiallarında və sertifikasıya xidmətinin tələb olunduğu digər yerlərdə istifadə edə bilər. Məcburi sertifikatlaşdırmanişa nı Azərbaycan Respublikasının bütün ərazisində qüvvədədir. Sertifikatlaşdırmada üç qrup sənəddən istifadə olunur. Sistemi təşkil edən sənədlər ,sertifikatlaşdırma sisteminin normativ əsaslaranı təşkil edən sənədlər və sertifikatlaşdırılmanın keçirilməsi üçün əsas olan (qanunvericilik aktları , avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin qaydalar və standartlar , sanitar və yanğın təhlükəsizliyi qaydaları , və s.) sənədlər Sertifikatlaşdırmanın keçirilməsi üçün əsas olan sənədlər sertifikatlaşdırma sisteminin əsas sənədlər hesab olunur. Sertifikatlaşdırma prosesi daşımaçının sertifikatlaşdırma orqanlarının birinə ərizə ilə müraciəti ilə başlayır və 15 gün müddətində sertifikatlaşdırılmanın keçirilməsi və imtiuna səbəbləri göstərilməklə imtina haqqında qərar qəbul edilir:xidmətlərin müəyyən olunmuş tələblərə uyğun olmasının qiymətləndirlməsi ; sertifikatın verilməsi və ya imtinası haqqında qərın qəbul edilməsi ;sertifikaktın və uyğunluq nişanından istifadə haqqında lisenziyanın verilməsi ;Sertifikatın qüvvədə olduğu müddətdə sertifikatlaşmış xidmətə müfəttiş nəzarəti.Sertifikatlaşdırmanı sertifikasiya orqanı – mmüxtəlif regionlarda fəaliyyət göstərən və sertifikasiya sistemində akkreditasiya olan hüquqi şəxs keçirir. Daşımaçı müstəqil formada sertifikatlaşdırma orqanına mürüciət edə bilər. Bir neçə orqanı olan sertifikatlaşdırma sistemi mərkəzi orqanda birləşir və bu qrqanın nəzdində şura yaradılır.Sertifikatlaşdırma orqanına olan əsas tələb onun istehlakçıdan , istehsalçıdan və dövlətdən asılı olmamasdır Yəni müstəqil olaraq üçüncü tərəf kimi iştirak edir. Sertifikatlaşdırma üzrə ekspert ali təhsilli , bu sahə üzrə praktiki təcrübəyə malik olmaqla xüsusi kurs keçməli və akkreditasiyadan keçmək haqqında vəsiqəsi olmalıdır. Sertifikatlaşdırma orqanı heç bir icra strukturunun tərkibinə daxil olmayaraq müstəqil hüquqi şəxs olurlar. Sertifikatlaşdırma ödənişli əsaslarla həyata keçirilir. Ödəniş haqqı tariflə və sertifikatlaşdırma orqanı ilə bağlanmış müqavilə əsasında müəyyən olunur. Sertifikatlaşdırma zamanı əsasən sərnişin daşımalarızamanı normativ tələblərə əməl olunma şərtləri yoxlanılır. Ekspert bu yoxlamaları bir başa ANM- də və avtobus marşrutlarında təşkil edir : Hərəkətin təhlükəsizliyi üzrə daşıma sənədlərini araşdırır , daşıma personalının təcrübəsinə olan tələbləri öyrənir, nəqliyyat vasitələrinin, yol qurğularının texniki vəziyyətinə qoyulan tələbləri , texniki – istismar sənədlərin doldurulma qaydalarını , sürücülərin tibbi müayinədən keçməsini , nəqliyyat vasitələrinin texniki baxışdan keçməsini və s. yoxlayır Sərnişin daşımalarında sertifikasiya icazə verilən 2 sxemdən biri üzrə aparəılır. Avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında sertifikatlaşdırma ИСО-МЭК təlimatlarına və ИСО standartlarının 9000 və uyğun aparılır. 10000 seriyalarına
Rusiya federasiyasında gətirilməsindən altı aydan çox keçmiş nəqliyyat vasitələrtifikatlaəri məcburi sertifikasiyadan keçməlidir.

12. **Sərnişin avtonəqliyyat vasitələrinin sürücülərinə dair tələblər**

13. *3.1. Avtobuslarla sərnişin daşımalarına "D" kateqoriyası üzrə nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi olan (yaşı 23-dən az və 65-dən çox olmayan və avtonəqliyyat vasitələrini idarə etmək sahəsində təcrübəsi beş ildən az olmayan), "DE" kateqoriyası üzrə nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi olan (yaşı 26-dan az və 65-dən çox olmayan və "D" kateqoriyasına daxil olan avtonəqliyyat vasitələrini idarə etmək sahəsində təcrübəsi üç ildən az olmayan) sürücülər buraxılırlar.***[6]***

14. 3.2. Taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarına "B" və ya "BE" kateqoriyaları üzrə nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi olan,

yaşı *21-dən az olmayan, iki ildən artıq müddətdə mülkiyyətində və ya digər qanuni əsaslarla istifadəsində (icarə, etibarnamə və s.) olan avtonəqliyyat vasitəsini idarə edən* sürücülər buraxılır.**[7]**

15. 3.3. Ümumi istifadədə olan avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarında istismar edilən avtonəqliyyat vasitələrinin~~, o cümlədən taksi minik avtomobillərinin~~ sürücüləri Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən peşə fəaliyyətinə və davranışına dair təsdiq olunmuş xüsusi proqram üzrə hazırlıq keçməli, habelə avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarını tənzimləyən normativ hüquqi aktlar barədə zəruri biliklərə malik olmalıdırlar. *Taksi minik avtomobillərinin sürücüləri etik davranış və avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarını tənzimləyən normativ hüquqi aktlara dair xüsusi hazırlıq keçməlidirlər. Taksi minik avtomobillərinin sürücüləri üçün xüsusi hazırlığın keçirilməsi qaydası, proqramı və müddəti Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən müəyyən edilir. Xüsusi hazırlıq Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən təşkil edilir və keçirilir.* **[8]**

16. 3.4. Avtobus və taksi sürücüsü alkoqol, narkotik və güclü təsir göstərən digər maddələrdən istifadə edib-etməməsinin və ümumi səhhətinin yoxlanılması üçün yol vərəqəsində qeyd edilməklə reysqabağı tibbi müayinədən keçməlidir.

17. 3.5. Sərnişin daşımalarını yerinə yetirən sürücüdə aşağıda göstərilən şəxsi sənədlər və nəqliyyat vasitəsinin sənədləri olmalıdır:

18. 3.5.1. müvafiq sərnişin avtonəqliyyat vasitəsini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi;

19. 3.5.2. avtonəqliyyat vasitəsinin qeydiyyat şəhadətnaməsi;

20. 3.5.3. avtonəqliyyat vasitəsinin *qanunla müəyyən edilmiş hallarda* dövlət texniki baxışından keçməsi, habelə texniki vəziyyətinin reysqabağı yoxlanılması haqqında sənəd;

21. 3.5.4. avtonəqliyyat vasitəsi sahiblərinin mülki məsuliyyətinin icbari sığortası və sərnişin daşımaları xidmətini həyata keçirən avtonəqliyyat vasitələri ilə daşınan sərnişinlərin (şəhərdaxili və ya qəsəbədaxili daşınan sərnişinlər istisna olmaqla) fərdi qəza sığortası müqaviləsinin "İcbari sığortalar haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanununa uyğun olaraq bağlanmasını təsdiq edən icbari sığorta şəhadətnaməsi;**[9]**

22. 3.5.5. müəyyən edilmiş formada yol vərəqəsi;

23. 3.5.6. avtonəqliyyat vasitəsi üçün verilən lisenziya kartı;

24. 3.5.7. *icarə və ya digər əşya hüquqlarına dair müqaviləsi*, etibarnamə (daşıyıcı avtonəqliyyat vasitəsinin sahibi olmadıqda); **[10]**

25. 3.5.8. sürücünün qaz balonlu sərnişin avtonəqliyyat vasitələri ilə təhlükəsiz işləməyə dair təlim keçməsi haqqında vəsiqə (şəhadətnamə), avtonəqliyyat vasitəsində quraşdırılmış qaz balonlarının müayinədən keçməsi və nəqliyyat vasitəsinin qaz yanacağı ilə işləməyə uyğunlaşdırılması haqqında akt.

26. 3.6. Sərnişin avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq sərnişin daşımalarını yerinə yetirən sürücüdə əlavə olaraq aşağıdakı sənədlər olmalıdır:

27. 3.6.1. xarici dövlətlərin vizası (zəruri olduqda) olan vətəndaş pasportu;

28. 3.6.2. taxoqrafın çap edilmiş qeydləri (taxoqramlar);

29. 3.6.3. tibbi sığorta şəhadətnaməsi;

30. 3.6.4. sərnişin avtonəqliyyat vasitəsinin ekoloji və təhlükəsizliyi normalarına uyğunluğu haqqında sertifikatlar (daşımaların yerinə yetirildiyi xarici dövlətlərdə tələb olunduqda);

31. 3.6.5. müntəzəm və ya qeyri-müntəzəm sərnişin daşımalarının xarici dövlətin (dövlətlərin) ərazisindən keçməklə yerinə yetirilməsi üçün beynəlxalq marşrutlar üzrə icazələr (tələb olunduqda).

Minik avtomobillərinin təsnifatı

Daşıdığı sərnişinlərin sayı 7 – dən çox olmayan hərəkt tərkibi minik avtomobillləri hesab olunur. Minik avtomobilləri təyinatına , kuzanın növünə , mühərrikin işçi həcminə və digər göstəricilərə görə təsnif olunurlar.

Təyinatına görə minik avtomobilləri ümümi təyinatlı avtomobillərə (taksi) , xidməti istifadə avtomobillərinə , prokat və şəxsi istifadə avtomobillərinə bölünürlər.

Kuzanın növünə görə minik avtomobilləri qapalı (limuzin ,sedan ,universal),açıq (fayton,kariolet ,torpedo) və kombinəedilmiş (açılabilən) olurlar. Qapıların sayına görə kuzalar iki , dörd və beşqapılı olurlar.

Mühərrikin işçi həcminə və öz kütləsinə görə minik avtomobilləri aşağıdakı siniflərə bölünürlər :

ən kiçik ……..1,2 litrdə az;

kiçik ……..1,3-1,8 ;

orta …….1,9-3,5;

böyük…….. 3,5-dən çox;

ali……..məhdudlanmır.

Taksomotor daşımalarının planlaşdırılması.

Şəhər və şəhərətrafı sərnişin daşımalarında taksomotor daşımalarının

planlaşdsırılması fərqli yerinə yetirilir. Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının planlaşdırılmasında istifadə olunan əsas texniki istismar göstəriciləri aşağıdakılardır: ümümi yürüş , pulu ödənilən yürüş ,taksi avtomobilinin xətdə olma , taksinin pulu ödənilən boş dayanma vaxtı , istismar sürəti , və s.

Taksi avtomobilinin ümümi yürüşüdən sərnişinlər tərəfindən pulu ödənilən yürüşdən , sıfırlı yürüşdən , pulsuz (sərnişinsiz) yürüşdən ibarət olub aşağıdakı ifadə ilə hesabnlanmır.

$L = L_{pl} + L_s + L_{ps}$ (1)

$L_{pl} = L = L_{pl}^{s} + L_{pl}^{ss}$

Burada L – taksi avtomobilin ümümi yürüşü;

L_{pl} - taksi avtomobilin pullu yürüşü;

L_s – gündəlik sıfırlı yürüş ;

L_{ps} – pulsuz yürüş;

L_{pl}^{s} – sərnişinlə pullu pullu yürüş ;

$+L_{pl}^{ss}$ - çağırışa gələn taksinin pulu ödənilən sərnişinsiz yürüşü.

Taksi avtomobili üçün pullu yürüş əmsalı müəyyən müddət ərzində taksi avtomobilinin pullu yürüşünün onun ümümi yürüşünə nisbəti ilə hesablanır və $\beta_P = \frac{L_{pl}}{L}$ (2)

Taksi avtomobilinin sərnişinlə yürüşünün ümümi yürüşə nisbəti isə yürüşdən istifadə əmsalı adlanır və $\beta = \frac{L_{pl}^{s}}{L}$ ifadəsi ilə hesablanır.Qeyd edək ki , minik taksi avtomobillərində pullu yürüş əmsalı avtomobillərdən istifadənin əsas səmərəlilik göstəricilərindən biridir. Bu göstəricinin yüksək olması minik avtomobillərindfən səmərəli istifadə olmasına dələlət edir. Taksi vtomobillərin xətdə olma vaxtı (sürücülərin nahar fasiləsi çıxmaqla)yürüşə və dayanmaya sərf etdikləri vaxtların cəmindən ibarətdir.və $T_n = T_h + T_b$ (3)

Burada T_n - avtomobilin naryadda olma vaxtı, T_h hərəkətdə olma vaxtı, T_b isə boş dayanma vaxtıdır. Taksi avtomobilinin xətdə boş dayanma vaxtına sərnişin tərəfindən pulu ödənilən yəni , taksometrin qoşulu olduğu , dayanacaqda sərnişin gözləyərkən boş dayandığı və texniki nasazlıqlar olduqda və küçə hərəkəti qaydalarına görə boş dayanma vaxtları aiddir.Sərnişinlə gediş zamanı küçə hərəkətinin təşkili ilə əlaqədar taksinin boş cayanmaları taksometr vasitəsi ilə qeydə alınır və gediş haqqına daxil edilir. Taksinin xətdə faydalı vaxtı sərnişin tərəfindən pulu ödənilən yürüş vaxtı və pulu ödənilən dayanma vaxtından ibarətdir. və $T_f = T_{pl}^{y} + T_{pl}^{d}$ $\varepsilon_t = \frac{T_f}{T_n}$ (5

Taksinin bir gedişə sərf etdiyi vaxt pnun xətdəki faydalı iş vaxtının oturmaların sayına olan nisbəti olub $t_g = \frac{T_{pl}^{y} + T_{pl}^{d}}{O}$ (6) ifadəsi ilə hesablanır.

Burada O – oturmaların sayıdır.

Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşınması gedikşlərin (oturmaların)sayı və dolma əmsalı ilə səciyələnir. Taksi avtomobilləri ilə faktiki daşınan sərnişinlərin sayı müşahidələr və daşımalara tələbin paylanmasının tədqiqinin nəticələri , sutkalıq pullu yürüş və bir sərnişinin orta gediş məsafəsinə görə hesablanır. Taksinin orta dolmaslını daşınan sərnişinlərin sayının taksinin gedişlərinin sayına bölməklə tapmaq olar. $q_{or} = \frac{Q}{O}$ (7)

Dolma və tutumdan istifadə əmsalı taksinin orta dolmasının onun nominal tutumuna olan nisbəti kimi təyin olunur.$\gamma_d = \frac{q_{or}}{q_n}$ (8)

Bu göstərici daşınan sərnişinlərin sayını təyin etdikdə və taksomotor daşımalarının bütün şəhər nəqliyyat növlərinin ümümi daşıma həcmində xüsusi çəkisini aydınlaşdırmaqda nəzərə alınır. Taksi avtomobillərində sərnişinin orta gediş məsafəsini ümümi pullu (sərnişinlə) yürüşü oturmaların sayına bölməklə tapırlar. $L_{or} = \frac{L_{pl}^{s}}{O}$ (9)

Taksomotor daşmalarının həcminin hesablanması

Şhərlərdə taksomotor daşımalarının həcmi şəhərin inzibati əhəmiyyətindən , onun coğrafi vəziyyətindən , əhlinin sayından və hərəkətliliyindən, iqlimşəraitindən , ilin mösumundan , həftənin günündən və günün saatından asılıdır. Əhalinin tələbatının öyrənilmə materialları və onların analizi taksi avtomobilləri ilə yerinə yetirilən sərnişin daşımalarının gözlənilən həcmini hesablamaq üçün başlanğıc göstəricilərin alınmasına imkan verir. Şəhər və şəhərdənkənar daşımalar üçün hesabat ayrılıqda aparılır.

Taksi avtomobillərinə olan tələbatı sərnişin daşımalarının gözlənilən həcmi və minik taksi avtomobillərinin məhsuldarlığına görə hesablanır.

Taksomotor daşımalarının illik həcmi yəni taksilərlə illik daşınan sərnişinlərin sayı

$Q_t = 365\, n_t O q_{or}\, \alpha$ (10) ifadəsi ilə hesablanır.

n_t –taksi avtomobillərinin sayı;

α –xəttə çıxış əmsalı ;

O- oturmaların sayı ;

Q_{or} –taksinin orta tutumudur (dolmasıdır.

Taksomotor nəqliyyatı və bütün şəhər sərnişin nəqliyyatı ilə daşınacaq sərnişinlərin sayını bilərək taksi avtomobilləri ilə yerinə yetirilən daşımaların % -ni tapmaq olar. $\mu = \frac{100\ Q_t}{O}$ (11)

Siyahı taksi avtomobillərin illik məhsuldarlığı aşağıdakı kimi hesablamaq olar.

$W_t = 365\ \frac{L\ \beta_p\ q_{or}\ \alpha}{l_{or}}$ (12)

Burada L – taksinin orta sutkalıq ümümi yürüşü ,km.

β_p - pullu yürüş əmsalı;

$\alpha -$ xəttə çıxış əmsalı;

L_{or} - gedişin orta uzunluğu ;

Onda baxılan şəhər üçün taks avtomobillərin sayı $n_t = \frac{Q_t}{W_t}$ (13)

Qeyd edək ki, taksi avtomobillərin sayını əhalinin nəqliyyat hərəkətliliyindən asılı olaraq tapmaq olar.

Minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının texnologiyası .

Texnoloji baxımdan minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının vəzifəsi fərdi qaydada əhaliyə nəqliyyat xidməti göstərməkdir. Fərdi qaydada xidm daşıma zamanı sərnişinə maksimum rahatlığın təmin olunmasını, başqa sözlə sərişinin qapıdan –qapıya daşınmasını nəzərdə tutur. Minik avtomobill rində istifadə sərnişinlərə vaxta qənaət etməyə imkan verir. Böyük şəhərlərin əhalisinin çox hissəsi şəxsi minik avtomobillərindən istifadə edirvə bunanla da psixoloji gərginliklərini azaldar vəbununla da digər sakinlərlə daimi kontaktda olmaqdan uzaqlaşırlar. Əhalisi az olan yaşayış məntəqələrində minik avtomobili yeganə yerdəyişmə vasitəsi kimi istifadə olunur. Avtobuslarla müqaisədə minik avtomobilləri sərnişin daşımaların təşkili çox xərc tələb edir və bir çox problemləri qabardır. Minik avtomobilləri ölkədə ekoloji problemləri və şəhər ərazisinin ərazisinin çatışmamazlığı kimi məsələni qabardır.Taksi avtomobilləri sərnişin daşımaları ümumi istifadə də olan avtomobil nəqliyyatla sərnişin daşımalarına aiddir. Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları şəhər və şəhər ətrafı zonalarda yerinə yetirilir. Şəhər ətrafı zonalarda xidmət radiusu yerli icra hakimiyyəti orqanları tərəfindən məhdudlaşdırılır və Bak ı şəhrində 50 km müəyyən olunmuşdur. Rəhbərliklə razılaşma əsasında daha uzaq məsafələrə

sərnişin daşımalarının yerinə yetirilməsinə icazə verilir. İri şəhərlərdə ixtisaslaşmış taksomotor nəqliyyat müəssisləri fəaliyyət göstərir .Avtomobil taksilər taksometrlə təchiz olunur **..**taksi'' tanınma nişanları olur. Müştərilərlə hesablaşma qabaqcadan müəyyən olunmuş tariflə aparılır. Sifarişlə sərnişin daşımalarında minik avtmobili taksomotor daşımalarından fərqli olaraq müştəriyə sifariş olan müddətdə xidmət göstərir. Sifarişlə xidmətdə ödəniş istifadə olundğu müddətə görə və bəzən isə mürəkkəb ödəniş , yəni avtomobilin yürüş məsafəsi də nəzərə alınmaqla aparılır. Bəzən sərnişinlər daha yüksək komfortabelli minik avtomobili məsəsən uzunluğu artırılmış kondisioner ,bar .videoqurğu quraşdırılmış ,, **limuzin** '' sifariş edirlər . Bəzi hallarda minik avtomobili olmayan müəssisələr rəhbər işçilərə və dəvət olunmş nümayəndə heyyətinə bütün gün ərzində xidmət üçün minik avtomobili sifarış edirlər. İqtisadi təsnifatına görə xidməti minik avtomobilləri kommersiya məqsədli və kommersiya məqsədli olmaya bilər. Kommersiya məqsədli minik avtomobilləri hüquqi şəxslərə xidmət edir. Kommersiya məqsədi olmayan minik avtomobilləri isə nəqliyyat tələbatı olan dövət və yerli idarəetmə orqanlarına orqanlarına xidmətd istifadə olunur. Bəzi hallarda minik avtomobilləri sürücü ilə birlikdə istifadə olunur. Avtomobillərin saxlanmasına büdcə xərclərini azaltmaq üçünxidməti avtomobillər sürücüsüzistismar olunur.Minik avtomobillərinin icarəsi əhalinin avtomobillərə olan tələbatı ödəmək üçün təşkil olunur. Əhali bu minik avtomobilləri əmək və mədəni-məişət tələbatını ödəmək üçün istifadə edir.

Taksi avtomobilləri ilə sərnişinlərə xidmətin təşkilinin əsas xüsusiyyəti sərnişinlərə bütün gün ərzində xidmətin göstərilməsidir.

Minik avtomobillərindən istifadə texnologiyası

Texnoloji axımdan minik avtomobilləri fərdi qaydada ,,qapıdan-qapıya'' daşımanı yerinə yetirməklə maksimum rahatlıq təmin olunmaqla və vaxta qənaət rtməklə əhaliyə nəqliyyat xidmətinin göstərilməsini nəzərdə tutur.iri şəhərlərdə sakinlər digər sakinlərlə kontakta yarana biləcək psixoloji gərginliyi azaltmaq üçün fərdi tomobillərdən istifadə edirlər.Əhalisi az olan yaşyış məskənlərində isə minik avtomobilları yeganə daşıma vasitəsi kimi istifadə olunur.Avtobus sərnişin daşımaları ilə müqaisədə minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının təşkili daha çox xərc tələb etməklə eyni zamanda şəhər hava hövzəsinin çirklənməsi və şəhər ərazisində daha çox sahəni tutması (həm hərəkət ,həm də dayanma üçün) kimi problemlər də yaradır. Yerüstü nəqliyyat vasitələrinin dinamiki qabariti nəzərə alınmaqla minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarında hərəkətdə olan avtomobil yolun hərəkət hissəsində 5-6 dəfə çox sahə tutur. Qeyd olunan bu amillər minik avtomobillərdən səmərəli istifadə sferasını müəyyən etməyə imkan verir:

- təcili daşımalar;
- daşımalarda yüksək komfortluq tələb olunduqda
- marşrut nəqliyyatının ximət etmədiyi yaşayış yerlərindəbaqaj daşımalarının müşahidə olunduğu yaşayış yerlərində ;

Sosial-iqtisadi şərait minik avtomobillərinə olan tələbatın artmasının diqtə edir vəilbə-il minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının həcmi artmada davam edir. Hal –hazırda minik avtomobil taksilərdən istifadənin aşağıdakı formalarına praktikada rast gəlinir.

- Sifarişlə avtomobillərin verilməsi ;
- Xidməti istifadə üçün
- Avtomobilin prokata verilməsi.

Minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları daşımaçı ilə bağlanmış müqavilə ilə (kommersiya fəaliyyəti)və ya belə müqavilə olmadan (kommersiya xidməti məqsədi ilə ola da bilər olmaya da bilər) yerinə yetirilə bilər.

Taksomotor avtomobilləri ümumi istifadə də olan avtomobillər qrupuna aid olub şəhər və şəhərətrafı sərnişin daşımalarının yerinə yetirilməsinə xidmət edir. Şəhərətrafı zonalarının radiusu yerli icra hakimiyyəti orqanları tərəfindən müəyyən olunur. Bakı şəhəri üçün bu göstərici 50 km müəyyən olunmuşdur. Daşımaçı ilə razılaşma əsasında şəhərətrafı zonalarda daha uzaq məsafələrə də sərnişin daşımalarını yerinə yetirə bilər.

İri şəhərlərdə balansında yüzlərlə minik taksi avtomobili olan xüsusiləşdirilmiş taksomotor avtonəqliyyat müəssisələri fəaliyyət göstərir.

Texnoloji baxımdan minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının vəzifəsi fərdi qaydada əhaliyə nəqliyyat xidməti göstərməkdir. Fərdi qaydada xidm daşıma zamanı sərnişinə maksimum rahatlığın təmin olunmasını, başqa sözlə sərişinin qapıdan –qapıya daşınmasını nəzərdə tutur. Minik avtomobill rində istifadə sərnişinlərə vaxta qənaət etməyə imkan verir. Böyük şəhərlərin əhalisinin çox hissəsi şəxsi minik avtomobillərindən istifadə edirvə bunanla da psixoloji gərginliklərini azaldar vəbununla da digər sakinlərlə daimi kontaktda olmaqdan uzaqlaşırlar. Əhalisi az olan yaşayış məntəqələrində minik avtomobili yeganə yerdəyişmə vasitəsi kimi istifadə olunur. Avtobuslarla müqaisədə minik avtomobilləri sərnişin daşımaların təşkili çox xərc tələb edir və bir çox problemləri qabardır. Minik avtomobilləri ölkədə ekoloji problemləri və şəhər ərazisinin ərazisinin çatışmamazlığı kimi məsələni qabardır.Taksi avtomobilləri sərnişin daşımaları ümumi istifadə də olan avtomobil nəqliyyatla sərnişin daşımalarına aiddir. Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları şəhər və şəhər ətrafı zonalarda yerinə yetirilir. Şəhər ətrafı zonalarda xidmət radiusu yerli icra hakimiyyəti orqanları tərəfindən məhdudlaşdırılır və Bak ı şəhrində 50 km müəyyən olunmuşdur. Rəhbərliklə razılaşma əsasında daha uzaq məsafələrə sərnişin daşımalarının yerinə yetirilməsinə icazə verilir. İri şəhərlərdə ixtisaslaşmış taksomotor nəqliyyat müəssisləri fəaliyyət göstərir .Avtomobil taksilər taksometrlə təchiz olunur **..**taksi'' tanınma nişanları olur. Müştərilərlə hesablaşma qabaqcadan müəyyən olunmuş tariflə aparılır. Sifarişlə sərnişin daşımalarında minik avtmobili taksomotor daşımalarından fərqli olaraq müştəriyə sifariş olan müddətdə xidmət göstərir. Sifarişlə xidmətdə ödəniş istifadə olundğu müddətə görə və bəzən isə mürəkkəb ödəniş , yəni avtomobilin yürüş məsafəsi də nəzərə alınmaqla aparılır. Bəzən sərnişinlər daha yüksək komfortabelli minik avtomobili məsəsən uzunluğu artırılmış kondisioner ,bar .videoqurğu quraşdırılmış ,, **limuzin** '' sifariş edirlər . Bəzi hallarda minik avtomobili olmayan müəssisələr rəhbər işçilərə və dəvət olunmş nümayəndə heyyətinə bütün gün ərzində xidmət üçün minik avtomobili sifarış edirlər. İqtisadi təsnifatına görə xidməti minik avtomobilləri kommersiya məqsədli və kommersiya məqsədli olmaya bilər. Kommersiya məqsədli minik avtomobilləri hüquqi şəxslərə xidmət edir. Kommersiya məqsədi olmayan minik avtomobilləri isə nəqliyyat tələbatı olan dövət və yerli idarəetmə orqanlarına orqanlarına xidmətd istifadə olunur. Bəzi hallarda minik avtomobilləri sürücü ilə birlikdə istifadə olunur. Avtomobillərin saxlanmasına büdcə xərclərini azaltmaq üçünxidməti avtomobillər sürücüsüzistismar olunur.Minik avtomobillərinin icarəsi əhalinin avtomobillərə olan tələbatı ödəmək üçün təşkil olunur. Əhali bu minik avtomobilləri əmək və mədəni-məişət tələbatını ödəmək üçün istifadə edir.

Taksi avtomobilləri ilə sərnişinlərə xidmətin təşkilinin əsas xüsusiyyəti sərnişinlərə bütün gün ərzində xidmətin göstərilməsidir. Vətəndaşlar və təşkilatlar da sifarişlə sənişin daşımalarına özlərinə məxsus avtomobilləri təqdim edirlər.Bu xidməti ANM , həmçinin fərdi sahibkarlar da təşkil

edirlər.Qeyd edək ki , xidməti minik avtomobilləri ümumi istifadədə olan avtomobillərə aid edilmir. Belə ki , xidməti avtomobillərin sərnişin kontingenti sət şəkildə məhdudlaşdırılmışdır.

Avtomobil-taksilərlə sərnişin daşımaların texnologiyası

Taksomotor daşımalarının əsas istismar xüsusiyyəti bütün gün ərzində əhaliyə nəqliyyat xidmətinin gpstərilməsidir. Buna görə də sürücü əməyinin təşkilinə və taksi avtomobillərin xəttə buraxılışına və xətdəki işinə əlavə tələblər irəli sürülmüşdür. Taksomotor daşımaların texnologiyası taksiləri xəttə işinin təşkilinin müxtəlif formalarını nəzərdə tutur. Taksi avtomobillərinin kirayələnməsinin əsasən üç formasından istifadə olunur.

7. Taksi avtomobilinin küçədə kirayəlnməsi.Bu halda müştəri yanından keçən avtomobilikirayələyir. Bu sərnişinə tez birzamanda taksini kirayələcəyinə zəmanət vermir. Belə ki , küçədən keçən taksilər təsadüfi və statistik olmaqlaq Puasson qanuna tabe olurlar. Müştərinin taksini kirayələnməsinə orta vaxt sərfi keçən avtomobillər arasındaki intervalın orta qiymətinə bərabərdir. Küçədə taksini kirayələyən sərnişinin hüquqları bəzən pozulur. Məsələn sürücü hər hansı səbədən(əks istiqamətdə sərnişin tapmaq olmur) sərnişindən imtina edir. Həmçinin uşaqlı və baqaj yükü olan sənişin üçün küçədə taksi kirayələməsi nisbətən narahatlıq yaradır. Sürücü üçün də taksinin küçədə kirayəlmməsi ideal variant hesab olunmur. Bu halda sürücü boş yürüş etmiş olur ki , nəticədə yanacaq sərf edir.Taksinin küçədə kirayələnməsi köməkçi metod hesab olunur.
8. Taksinin taksi duracaqlarında kirayənməsi . Bu metoq sərnişin üçün zəmanətli hesab olunur. Taksi duracaqlarında duran taksilər onların kirayələnməsini gözləyirhansı ki , bu duracaqlara digər nəqliyyat vasitələrinin girişi qadağandır. Taksomotor duracaqları taksi avtomobillərinə tələbatın çox olduğu yerlərdə (vağzallarda , aeroportlarda , iri ticarət mərkəzlərin , taaşa zallarının , metro stansiyaların yaxınlığında və digər yerlərdə təşkil olunur. bu taksi duracaqlarında avtomobillər əsasən axın üsulu ilə düzülürlər ki , onların çıxışı rahat olsun. Taksi duracaqlarında sürücülərin xidmət qaydalarına əməl etmələrinə nəzarətin təşkili məqsədilə dispetçer postları qurulur. Küçə və meydanlarda isə tutumu az olan(adətən 5 avtomobil çün) duracaqlartəşkil olunur. Lazım olarsa bu duracaqlar da da dispetçer postları təşkil olunur.Taksi duracaqlarındakı dispetçer postu sifarişlərin sürücülərə ötürülməsi rabitə vasitəsi ilə təmin olnur. Qatar , təyyarə və ya şəhərlərarası avtobusla gələn sərnişinlər üçün isə taksinin duracaqlarda kirayələnməsi ən səmərəli üsul hesab olunur. Belə ki , taksi sürücüləri üeyd olunan nəqliyyat növlərinin hərəkət cədvəllərini bilirlər və çalışırlar ki həmin vaxtlarda duracaqlarda olsunlar.Bu da sərnişinlərə tez və zəmanətli xidmətin təşkil olunmasına şərait yaradır. Taksi duracaqları təqribi normativlər nəzərə alınmaqla təşkil olunur. Şəhərin çərkəzi hissələrində 1km^2 əraziyə 4 ədəd , qalan ərazilərdə isə bir ədəddən az olmamaqla təşkil olunur.
9. Sifarişlə avtomobil- taksinin verilməsi texnologiyası

Taksomotor daşımalarında istifadə olunan əl çatan rabitə növü avtomobillərdə radiotelefon rabitəsi qurulmasıdır. Son zamanlar iri şəhərlərdə mobil rabitədən istifadə etməklə taksi sifariş olunur. Sərnişinlərə sifarişlə taksi xidətinin təşkili yerinə yetirilmə vaxtında və sifarişin verilmə üsulundan asılı olaraq differensiallaşırılır. Yerinə yetirilmə vaxtına görə sifarişlər t**əcili** (yerinə yetirilməsi sifarişin qəbulundan 60 dəqiqədən çox keçmədən təmin olunmalıdır.), **cari** (yerinə yetirilməsi sifarişin qəbulunda bir saatdan tez olmamaqla yaxın 24 saat müddətində təmin

olunmalıdır. **Qabaqcadan** Yerinə yetirilməsinə bir neə sutka qalmış sifarişlərdir. Taksi üçün sifarişlər müxtəlif üsullarla verilə blər. Sifarişin telefonla verilməsi ən perspektivli üsul hesab olunur. Taksi avtomobillərinin xdmətindən istifadə etdikcə,daşımaçının və sərnişinin nəqliyyatdan istifadə mədəniyyəti yüksəldikcə taksinin küçədə kirayələnməsi xidməti tədricən aradan çıxacaqdır. Hal -hazırda daşımaçılar arasında sərnişin üğrunda güclü rəqabət gedir. Bəzi daşımaçılar sifariş vaxtı müştəridən taksi sifariş yerinə getdiyi məsafəyə görə gediş haqqı almır. Beləliklə ,Taksomotor daşımalarında daşımaçılar dörd variantda tarif siyasətini qurmağa çalışırlar.

- daşımaçı sərnişində taksi avtomobilinin yürüşünə görə aldığı haqq adi və hər 1km yürüşə azaldımış miqdarda ola bilər. ;
- sərnişindən gediş haqqı 1-ci varianta analıji alınır lakın onun miqdarı müəyyən həddlə məhdudlanır.
- Daşıma məsafəsindən asılı olmayaraq taksinin verlməsinə haqq ödənilir ;
- Taksinin verilməsinə görə haqq alınmır. Bu halda taksi avtomobillərinə sifarişlər daşımaçının balansında olmayan mərkəzi dispetçer stansiyası tərəfindən qəbul olunur.

Taksi avtomobili epizodik istifadə oluna bilər və buna uyğun gediş haqqı saat hesabı tariflə(bağlanmış müqaviləyə və yol vərəqində aparılmış qeydlərə uyğun) ödənlir. Avtomobil-taksilərin əsaa avadanlığı taksometr adlanır . Bu qurğu sürücünün , avtomobilin xəttə işi haqqında obyektiv məlumat verir, sürücülərin rasional həvəsləndirməsinə imkan verir , gediş haqqını obyektiv təyin edir.Taksometrin üz panelində sayğacın göstəriciləri (KASSA –sərnişinin ödəməli olduğu məbləğ), ümumi yürüş , pullu yürüş , övbə ərzində oturmaların sayı)) qeyd olunur. Sərnişin oturan kimi taksometr qoşulur və gediş haqqı hasablanır. Sərnişin düşən kimi avtomobilin qabaq şüşəsinin sağ küncündə quraşdırılan yaşıl işıq ,,taksi boşdur''avtomatik yanır. Taksometrlər mexaniki və elektron tipli olur. Mexaniki avtomobilin transmissiyasına mütəhərik valla birləşən dişli çarx mexanizmindən ibarətdir.

Avtomobil –taksilərin xətdə iş qrafiki və sürücülərin iş rejimi

Taksi avtomobillərin xətdə iş qrafiki əsas istismar sənədi hesab olunur. Bu qrafiklə günün saatları və bütün gün ərzində xətdəki taksi avtomobillərinin sayı təyin olunur. Qrafik hər ay həftənin xarakterik günləri üçün (adi ,şənbə , bazar) günün saatlarına bölməklə tərtib olunur. Bayram günləri üçün xüsusi qrafik tərtib olunur və direktor tərəfindən təsdiq olunur. Qrafik tərtib olunduqda taksomotor nəqliyyatının işinin fasiləsizliyi əsas götürülür. Qeyd edək ki , taksomotor xidmətinə tələbat həftənin şənbə və bazar günləri maksimum həddə çatır və qrafikin tərtibi bu günlərdən başlanır. Taksi daşımalarına olan tələbi günün saatlarına görə böldükdə nəzərə almaq lazımdır ki axşam saatlarında taksi xidmətinə tələb maksimum həddə çatır. Ona görə bu saatlarda xəttə olan bütün avtomobillər texniki cəhətdən saz vəziyyətdə olmalıdırlar. Taksi avtomobillərinə maksimum tələbin olduğu saatlarda taksi avtomobillərin maksimal sayı

$$A_{taksi} = \frac{P_T \eta_h \eta_s}{365\ \alpha_{xç}\ T_n\ z_g}$$

P_T – taksi avtomobillərinə praqnozlaşdırılan tələbat .

T_n - naryadda olma vaxtı.

η_h , η_s - uyğun olaraq həftəli k və saatlı qeyri müntəzəmlilik .
z_g – gündəli oturmaların sayı.

Taksi avtpmobilləri xəttə çıxış və sürücülərin iş qrafikləri.

Əgər istismar olunan parkdakı avtomobilləri müəyyən hissəsi radiolaşdırılıbsa onlar üçün iş qrafiki daxil olan sifarişlərin həftənin günləri və günün saatlarına uyğun ayrı tərtib olunur. Taksi avtomobillərinin sürücülərinin nahar fasiləsinin dəqiq vaxtını təyin etmək mümkün deyil və ona görə təxmini saat 12 -14 aralığında ümumi uzunluğu 45 dəqiqə nəzərdə tutulur. Xətdə olan sürücü göstəriln vaxtda nahar fasiləsinin vaxtını özü müəyyən edir. Taksi avtomobilin xəttdən qayıtma vaxtını da dəqiq qeyd etmək olmur. Qrafikdə göstərilən vaxtdan ∓ 30 $dəqiqə$ (tez $və$ $gecikmə$) ola bilər. İki növbəli iş rejimində iki növbə ehtiyat vaxt nəzərə alınmaqla planlaşdırılır. Taksi sürücülərin bir növbəli iş rejimində növbənin uzunluğu iş və istirahət günlərinin növbələnməsi hesabına tənzimlənir. 6iş günü 7 saatdan sonra 1istirahət günü, sonra isə 5 iş günü 7..8 saat olmaqla 2 istirahət günü ,9..9, 5 saatdan iki iş günü 3 –cü gün isə istirahət günü olmaqla iş rejimi təşkil olunur. Gün ərzində növbələrin maksimal sayı $S_{max} = A\alpha_{xç} K_n$ şərtindən hesablanır. Burada K_n – növbəlilik əmsalı ;

Qeyd edək ki , taksi avtomobilləri üçün iş qrafikləri tərtib olunduqda aşağıdakı məhdudiyyıtlər nəzərə alınır:

- Növbələrin byarı bölünməsinə icazə verilmir;
- Növbənin uzunluğu əməyin təşkilinin qəbul olunmuş variantına uyğun və sürücünün avtomobilə təhkim olumasına görə müəyyən olunur.
- Gün ərzində sərnişinlərə xidmətin fasiləsizliyi təmin olunmalıdır.
- Taksilərin xəttə buraxilişi və xəttdən qayıması iş günü ərzində sürücülrə rahat olan vaxtda təmin olunmalıdır;
- Bir gün başlayan növbə sonrakı gün qurtara bilər.
- Nəzarətməntəqəsinin buraxma qabiliyyəti nəzərə alınmalıdır.
- Avtomobillərin xətdən qayıtması taksi avtomobillərinə tələbatın çox olduğu vaxta düşməməlidir.
-

Taksi duracaqları şəbəkəsinin optimallaşdırılması.

Taksomotor duracaqların sayı və onların şəhərlərdə yerləşdirilməsi əhaliyə xidmət keyfiyyətinə və taksi avtomobillərindən istifadə səmərəlliliyinə böyük təsir göstərir. Duracaqların sayının artırılması , taksinin yürüşdən istifadə əmsalının artmasına və sərnişinlərin duracaqlara gəlməsinə sərf olunan vaxtın azalmasına səbəb olur. Lakin bu halda sərnişinin avtomobilə oturma vaxtı artır. Belə ki , taksinin duracağa gəlmə etimalı azalır. Ona görə də taksi duracaqlarının optimal sayının təyin olunmasını sərnişinlərin duracaqda taksi tutmağa sərf etdikləri vaxta görə tapılması təklif olunmuşdur. Bu vaxt özündə duracağa gəlmə t_{dg} və oturmanı gözləmə t_{og} vaxtlarını birləşdirir. ,yəni $\sum t = \min (t_{dg} + t t_{og})$

Qeyd etmək lazımdır ki ,baxılan meyar sərnişinlərə xidmətdə taksomotor nəqliyyatının qeyri məhsuldar vaxt sərfinin minimumu ilə eynidir. Duracaqların sayı artdıqca boş yürüşün uzunluğu azalır ,lakin sərnşinlər əsasən duracaqla toplaşdıqları üçün sərnişin gözləməy vaxt sərfi artır.

Taksi duracaqlarının sayının optimallaşdırılmasına təsir edən amillərdən biri də şəhərdə taksomotor nəqliyyatın sıxlığıdır. Ona görə də məsələ sıxlığın müxtəlif qiymərlərində həll olunur və aşağıdakı məhdudiyyətlər nəzərə alınır:

- Şəhərdə taksomotor nəqliyyatının minimal və maksimal sıxlığı sərnişinlərin taksi tutmağa maksimal və minimal vaxt sərfinə uyğun təyin olunur.
- Duracaqların minimal sayı sərnişinlərin ictimai nəqliyyatdan istifadəsi zamanı onlara qarşı yerdəyişmə lazımlığı ilə tapılır. Bu yerdəyişməyə vaxt sərf sərfi 15 dəqiqədən çox olduğu hallarda yerinə yetirilr.
- Duracaqların maksimal sayı taksinin dayanacağa gəlmə ehtimalının minimal buraxılabilən həddən çox olduğu şərtə əsasən müəyyən edilir.
- Duracaqların sayı tam ədəddir. Qeyd olunan məhdudiyyətlərə əsasən aşağıdakıları yazmaq olar.

A / H = *enitre (A / H*$_{\min}$, A/ H$_{\max}$) ; $\sigma = \text{entire}\ (\sigma_{\min}, \sigma_{max})$

Aparılmış tədqiqatlar taksomotor duracaqlarının sayının şəhərin taksi avtomobillərin sıxlığından asıllığını aydınlaşdırmağa imkan verir. Şəhər əhalisinin taksi avtomobilıləri təmin olunma normativləri cədvəldə verilmişdir. Cədvəl 1.

Şəhər qrupları	Şəhərlərdə taksilərin söxlığından asılı olaraqavt/100nəfər duracaqların sayı ədəd /10 min nəfər						
	0,4	0,6	0,8	1,0	1,2	1,4	1,6
I	0,64	0,80	0,97	1,11	1,21	1,28	1,33
II	0,5	0,65	0,81	0,93	1.00	1,05	1,08
III	0,49	0,61	0,75	0,88		0,92	0,94
IV	0,45	0,58	0,69	0,83		0,87	0,9

Avtobusla sərnişin daşımalarında keyfiyyətin idarə olunması.

Nəqliyyat xidməti sahəsində əhalinin tələbatının ödənilmə səviyyəsi daşımanın keyfiyyət göstəriciləri sistemi ilə xarakterizə olunur. Dərnişin daşımalarında əsas keyfiyyət göstəriciləri aşağıdakılardır:

- Avtobusun dolma göstəricisi ilə xarakterizə olunan gediş şəraiti ;
- Hərəkət tərkibinin hərəkət müntəzəmliliyi ;
- Sərnişinlərin hərəkətinə sərf olunan vaxt ;
- Hərəkət təhlükəsizliyi .

Sərnişinlərə nəqliyyat xidməti keyfiyyəti səviyyəsinin qiymətləndirilməsi daşıma keyfiyyəti səviyyəsinin normaticləri əsasında aparılır.

Hal-hazırda daşıma keyfiyyəti səviyyəsinin qiymətləndirilməsi NİİAT (Rusiya Federasiyası) tərəfindən işlənmiş normativlər əsasında aparılır.

Avtobusun və rabitənin növündən asılı olaraq nominal sərnişin götürmə hədləri cədvəl №1-də verilmişdir.

Rabitə növü	Avtobusun növü	Avtobusun uzunluğu	Ayaq üstə duran	Nominal tutumda ümumi

		m	sərnişinlərin sayı sər/m^2	sərnişinlərin sayı. nəfər.
Şəhərdaxili	kiçik orta böyük ən böyük(qoşalaşmış)	6-7,5 8-9,5 10,5-12 16 və daha çox	ən çoxu 5 nəfər.	37 57 80 118
Şəhərkənarı	kiçik orta böyük ənböyük(qoşalaşmış	6-7,5 8-9,5 10,5-12 16 və daha çox	ən çoxu 3 nəfər	30 42 58 64

Cədvəl 1.

Şəhərdaxili rabitədə işləyən avtobuslarda nominal sərnişin götürmə qabiliyyəti (tutumu)oturacaq yerlərin sayı və salonun boş sahəsində bir ayaqüstə duran sərnişin üçün o,2 m^2 normativ əsasında götürülür. Şəhər avtobuslarında pik saatlarında dolma əmsalı tutum hədlərinə görə avtobusun modelindən asılı olaraq 0,73-0,78 ;

Hərəkət müntəzəmliliyi 98% ;

Sərnişin daşımalarında keyfiyyət səviyyəsinin əsas göstəricisi sərnişinlərin hərəkətinə sərf olunan vaxt hesab olunmaqla aşağıdakı vaxtlardan ibarətdir:

-dayanacağa gəlmə və dayanacaqdan təyinat yerinə getmə vaxtı - t_{day}

- nəqliyyatı gözləmə -$t_{göz}$;

-nəqliyyatda getmə - t_h ;

- başqa marşruta keçmə - $t_{keç}$;

Nəqliyyatın həddindən yüklənməsi nəticəsində ona minməyin qeyri-müntəzəmliliyi ilə əlaqədar əlavə gözləmə vaxtı - t'_g

-dayanacağa gəlmə vaxtı (orta) $t_{day/or}$ = 0?0075 $\left(\frac{2000}{\delta} + \frac{1000\, L_{wm}}{N_{day}}\right)$ (1)

Burada $L_{üm}$ –marşrutların ümumi uzunluğu (düz və əks) ist iqamətdə km.

δ- nəqliyyat şəbəkəsinin sıxlığı km/km^2

Marşrut şəbəkəsinin sıxlığı $\delta = \frac{L_m}{F}$ (2)

Burada L_m - sərnişin marçrutlarının keçdiyi küçələrin uzunluqları cəmi ,km.

F - şəhərin abad hissəsinin sahəsi. Km^2

Nəqliyyatı gözləmə vaxı $t_{göz} = \frac{İ}{2}$ (3)

İ- marşrutda orta hərəkət intervalı dır dəq.

Avtobusların hərəkət intervalı və hərəkət tezliyi marşrutda onların keyfiyyətinin əsas elementləridir. Hərəkət intervalı marşrutun hər hansı məntəqəsindən bir-birinin ardınca keçən iki avtobus arasındakı vaxtdır. $İ = \frac{t_d}{A_m} = \frac{t_d}{V_{is}\ A_m}$ (4)

T_d – avtobusun dövr vaxtı ; A_m – avtobusların sayı ; V_{is} – istismar sürəti ;

Hərəkət intervalının azalması ilə sərnişinlərin dayanacaqda avtobus gözləməyə sərf etdiklərin vaxtın və avtobusun dolması azalır.Hərəkət cədvəlini tərtib edərkən avtobusun növü düzgün seçilməli və sərnişinlərin rahatlığının təmini ilə bərabər avtobusun tutumundan səmərəli istifadəyə

imkan verən hərəkət intervalı planlaşdırılmalıdır. Hərəkət tezliyi A_t marşrutun hər hansı məntəqəsindən bir saatda keçən avtobusların sayı dır.

$A_t = \frac{A_m}{t_d} = \frac{A_m V_{is}}{t_d}$ (5)

Sərnişin daşıma keyfiyyəti səviyyəsi əhəmiyyətli dərəcədəhərəkətin təhlükəsizliyi ilə Xrakterizə olunur. YNH səviyyəsinin dinamik dəyişmə əmsalı hərəkətin təhlükəsizlik göstəricisi ola bilər.

$K_{ht} = \frac{1}{1 + \alpha_{V|} B_0}$ (6)\

α_{vi}- YNH ilə əlaqədar sərnişinlərin vaxt itkisi əmsalı olub hesabatda 0,2 götürülür ;

B_0 – ANM-də bir milion km -ə düşən cərimə balların sayı ilə ölçülən YNH səviyyəsinin dinamik göstəricisidir. Və $B_0 = 0{,}5 (A_s + \frac{L'_{m\,B_1}}{L_m}$ (7)

A_s - cari ildə ANM-də YNH-nin səviyyə göstəricisi ;(L'_m və L_m uyğun olaraq keçən və cari il üçün avtobusların ümumi yürüşüdür. (miln km)

B_0 - keçən il üçün ANM-də YNH səviyyəsinin dinamik göstəricisi dir ;

$A_s = \frac{n_0}{L_{üm}}$ (8)

N_0 – YNH –də yol hərəkəti qaydalarının pozulmasına görə hesablanmış cərimə balarıdır.

Sərnişinlərə nəqliyyat xidməti keyfiyyətinin qiymətləndirilməsi

Sərnişin daşımalarında avtobusun dolması ,gediə sərf olunan vaxt ,avtobusun hərəkət müntəzəmliliyi və hərəkət təhlükəsizliyi xidmət keyfiyyəti əmsalına birlikdə təsir etməklə sərnişinlərə nəqliyyat xidməti keyfiyyətini qiymətləndirir.

$K_{üm} = K_{\gamma\ K_t\ K_m\ K_{ht}}$ (9)

Kγ - avtobusun nisbi dolma əmsalı olub dolma msalının normalaşdırılmış qiymətinin həqiqi qiymətinə nisbəti ilə təyin olunur.

$K\gamma = \frac{\gamma_n}{\gamma_h}$ (10)

Sərnişinlərin hərəkətinə sərf olunan nisbi vaxt əmsalı birinci gələn avtobusa miməyin mümkün olduğu əlverişli şərait üçün qoyulan normalaşdırılmış güdiş vaxtının t_n həqiqi şəraitdə gediş sərf olunan həqiqi vaxtat - t_h nisbəti ilə təyin olunur. $K_t = \frac{t_n}{t_h}$ (11)

Normalaşdırılmış əlverişli şərait dedikdə aşağıdakılar başa dqşülür :

Hərəkət qrafikinin pozulmasının olmaması(qrafik əmsalı $K_q = 1$;

Bir nəqliyyat vasitəsindən digərinə minib- düşmənin olmaması ;

Marşrut nəqliyyat şəbəkəsinin sıxlığı $\delta = 2\ km/km^2$;

1-ci gələn avtobusa minmənin mümkünlüyü ;

Hərəkət intervalına əməl olunması ;

Gedişə sərf olunan normalaşdırılmış orta gündəlik vaxtın hesablanması üçün $t_n^g = 15{,}85 + 0{,}5\sqrt{F}$ dəqiqə

Avtobus daşımalarında daşımanın keyfiyyəti dörd dərəcəli sistemlə -nümünəvi , yaxşı , kafi və qeyri –kafi xidmət səviyyəsi ilə qiymətləndirilir. Marşrutda avtobusun hərəkət müntəzəmliliyi əmsalı müəyyən müddət ərzində cədvəl üzrə faktiki yerinə yetirilən reyslərin sayının N_m^f cədvəl üzrə nəzərdə tutulan reyslərin sayına olan nisbət kimi

hesablanır. $K_m = \frac{N_m^f}{N_m}$ (12)

cədvəl 2

	Xidmət səviyyəsi	Keyfiyyət əmsalların normativləri				
		Kγ	k_t	K_m	K_{ht}	$K_{üm}$
	Nümünəvi	1,0	1,0	0,98	0,98	0,96
	Yaxşı	0,88-0,94	0,92	0,95	0,85	0.65-0,69
	Kafi	0,78	0,93	0,93	0,7-dən az	0,38
	Qeyri-kafi	0,78-dən sz	0,93-dən az	0,93-dən az		0.38-dən az

Avtonəqliyyat müəssisəsində keyfiyyətin idarə olimçası.

Nəqliyyat xidməti bazarında inkişaf Avtonəqliyyat müəssisələri (ANM) arasında qiymət rəqabətindən çox keyfiyyət uğrunda yaranan rəqabət hesabına baş verir. Adətən sərnişinlər onlara göstərilən xidmətlərə keyfiyyət aspektindən diqqət yetirirlər. Məsələn . kiiçik tutumlu avtobuslardan marşrut taksi kimi istifadə etməklə ənənıvi sərnişin daşımalarını təşkilini nümünə göstərmək olar. Belə arketinq şəraiti sərnişinlərə nəqliyyat xidmətinin bütün keyfiyyət göstəricilərini əsaslı şəkildə yaxşılaşdırılmasını tələb edir. Əks galda daşmçı nəqliyyat xidməti bazarımda rəqabətə tab gətirə bilməz və nəqliyyat xidməti bazarından sıxışdırıb çıxalıcaq. Bunun üçün məcburi sertifikatlaşdırılmanın aparılması kifayət deyil. Onagörə ki, o , yalnız sərnişin daşımalarında normativ tələblərin təmin olunmasına hesablanıb. ANM-də nəqliyyat xidmətinin keyfiyyətinə nəzarət üzrə təlimat aşağıdakı bölmələri əhatə edir:

1.ANBirliyinn rəhbərliyinin dşma xidmətinin keyfiyyətinə görə məsuluyyəti;burada ANM-nin keyfiyyət haqqında siyasəti öz əksini tapır ,rəsmi qaydada sənədləşdirilir , ketfiyyət siyasəti haqqında təlimat hazırlanır və keyfiyyətə cavabdeh olan rəhbər tərəfindən təsdiq olunur: burada ANM-nin xidmət və bölmələrinin məqsəd və vəzifələri ANM-də elan olunmuş keyfiyyət siyasətinə uyğun formalaşdırılır.anm-də keyfiyyət günü müəyyən edilir. ANM-də sərnişinlərə göstərilən xidmət keyfiyyətin analizi keyfiyyət günündə aparılır və nəticələri elan olunur.

2.keyfiyyəin idarə olunma sistemi ANM-də təsdiq olunmuş vahid formaya (təlimata) uyğun rəsmiləşdirilir.

3. Vaxtaşırı kontraktları analiz etmək (müqavilədə göstərilən sərnişinlərə göstərilən nəqliyyat xidməti qaydalarına əməl olunma səviyyəsi.(burada həmçinin sərnişinlərin ərizə , şıkayət və təkliflərin uçotu aprılır.)

4 Layihələndirilən xidmətlərin idarə olunması. Bu bölmə marşrut sisteminin formalaşdırılma qaydalarını , AV AS – da taksi duracaqlarının təşkilini, sərnişin daşımalarının təşkili üçün reqlamentləşdirilən sənədlərin normativ sənədlərin tələbinə uyğun avtomobil taksilərin hərəkət və xəttə çıxış qrafiklərin tərtibi və digər texniki- texnoloji tədbirlər özəksini tapır. Burda həmçinin hər il ANM-nin keyfiyyət proqramının yenilənməsi öz əksini tapır.

5. ANM-də səədlərin idarə olunması fəaliyyəti. Bu bölmədə keyfiyyətə aid sənədlərin tərtibi , rəsmiləşdirilməsi . onların təlimata uyğun qorunması və nəzarəti şərh olunur.

6. Material - texniki ehtiyatların alınması.

7. Yolüstü xidmətlərin idarə olunması.

8. Daşıma prosesinin idarə olunması.Bu bölmədə daşımaların texnoloji prosesə uyğun yerinə yetirilməsi tərtib olunmuş sənədlərdə öz əksini tapmalıdır.

9. Keyfiyyət göstəricilərinin qeydiyyatı.

10. Keyfiyyətə daxili nəzarətin təşkili. Bu ölmədə reyslərin yerinə yetirilməsinə , onların müntəzəmliliynə , taksilərin sifarişlə istifadə olunmasına , yol nəqliyyat hadisələri , yol hərəkəti qaydalarının pozulması. , istismar və hərəkət təhlükəsizliyi şöbələrinin rəhbərlərinin hazırlanması şərh olunur.

Avtomobil taksilərdə gediş haqqının ödəmə qaydaları.

Minik avtomobil taksilərdə gediş haqqı onlarda quraşdırılmış taksometr aparatından istifadə olunmaqla qəbul olunmuş tarifə gedilən məsafə, müştərinin yanında boş dayanmaya və digər şərtlər nəzərə alınmaqla aparılır. Taksometr rəqəmli indikator göstəricili üz panelindən ibarətdir.Taksometrn üz panelində aşağıdakı göstəricilər əksini tapır:

7. Cedilən səfərə görə bura gedilən məsafəyə və boş dayanma vaxtı daxıldır. ödənişi göstərən sayğac.
8. Cəm məbləği göstərən sayğac.
9. oturmaları ,

Xarici ölkələrdə ödənişin müxtəlif xüsusiyyətlərini nəzərə alan taksometrlərdən istifadə olunur: Hər bir sərnişinin faktiki getdiyi məsafəyə uyğun diferensiallaşdırılmış formada gediş haqqını hesablayır. Burada baqaj ,daşımanın təcili olması ,gecə , şəhərətrafı tariflərdən istifadə olunur. Taksomotor daşımalarında taksi avtomobillərində həm mexaniki , həm də elektron taksometrlərdən istifadə olunur. Sənişinin tələbi ilə sürücü ona qəbz verməyə borcludur.

Bilet və qəbzlər.

Sərnişin dlamaları üçün əsas sərnişin daşıma və ya hərəkət tərkibinin fraxtalama müqaviləsinin olmasıdır. Müntəzəm sərnişin daşıma marşrutlarında sərnişinə gediş hüququ verən sənəd biletdir. Bilet xüsusi tərtib olunmuş blankda rəsmiləşdirilir və müvafiq rekvizitləri olur. Biletin rəngi ,ölçüləri , rekvizitlərin tərkibi ,şrifti , möhür və ştampın olması onun əsli ilə doğruluğunu təsdiq edir və daşımaçı ilə sərnişin arasında daşıma müqaviləsinin olmasını təsdiq etməklə daşımaçının və sərnişinin hüquq vəvəzifə və öhtəlikləeinin qanunla tənzimləyir. Bilet tipoqra fiya üsulu ilə hazırlanır və hər biletin nömrəsi və seriyası olur. Əgər bilet bletçap edən kassa maşınından və ya bilet avtomatından verilirsə bu biletdə bilet çapedən maşının istismar nömrəsi, biletin nömrəsi sərnişin və baqaj daşıma qaydaları göstərilir. Sərnişin daşımalarında aşağıdakı növ biletlərdən istifadə olunur və bu biletlərdə aşağıdakı rekvizitlərin olması vacibdir.

Biletdə REKVİZİTLƏR.

- Bletin adı, nömrəsi və seriyası.;Bileti verənmüəssisəninadı;nəqliyyavasitəsinin növü;gediş haqqının cəm məbləği ;yola saınma tarixi və vaxtı ;təyinat məntəqəsinə çatma tarixi və vaxtı; yerin nömrəsi ; biletin satılma tarixi və vaxtı ;biletin qüvvədə olma vaxtı ; sərnişinin ad,familiyası və atasının adı. Doğulduğu tarix , il və yer; şəxsiyyəti təsdiq edən sənəd və s.

Biletlər:
bilet forma №1 rəngi narıncı. tarix və vaxt qeyd olunmaqla şəhərətrafı və şəhərlərarası daşımalarda istifadə olunur.
Bilet forma№ 2 rəngi narıncı şəhər və şəhərətrafı daşımalarda müəyyən olunmuş müddətdə açıq tarix və vaxt .
Bilet forma№ 3. Birdəfəlik bilet şəhər və şəhərətrafı daşımalar üçün.
Bilet forma № 4. Uzun müddətli istifadə üçün Göstərilən müddətdə şəhər və şəhərətrafı daşımalarda.
Bilet forma № 5 . şəhər və şəhər ətrafı uzunmüddətli istifadə qeyd olunmuş məbləğ həcmində
Bilet forma № 6. Biletin qüvvədə olduğu müddətdə şəhər və şəhərətrafı marşrutlarda sayda qeyri-məhdud sayda gedişdə
Bilet forma №7. Şərnişinin adı göstərilməklə birdəfəlik bilet.
Şəhər daxili daşımalarda birdəfəlik biletlərdən istifadə olunur, sürücü və ya konduktor tərəfindən satılan bu biletlər tipoqrafiya üsulu ilə hazırlanır və hər rulona 1000 ədəd yığılır. və kassanın sarğılarında yerləşdirilir. Bilet çap edən maşınların inkişafi qurşaq biletlərin istifadəsini dayandırdı. Baqaj daşımaları baqaj qəbzinin verilməsi ilə rəsmiləşdirilir. Qəbzlər nəqliyyat müəssisəsinin sifarişi əsasında hazırlanır

Sərnişinlərə sifarişlə avtomobil taksi xidmətinin təşkili. Texnologiyası

Sərnişinlərə sifarişlə avtomobil taksi xidməti avtomobil taksidən istifadə vaxtından və sifarişlərin qəbulu üsulundan asılı olaraq differensiallaşdırılır. Sifarişlər icra olunma vaxtından asılı olaraq bölünür :

p. Təcili bu halda sifarişin yerinə yetirilməsi onun qəbulundan 60 dəqiqədən çox keçməyərək yerinə yetirilməlidir.

q. Cari . Sifariş qəbul edildiyi andan bir saatdan tez olmamaqla yaxın 24 saat müddətində icra olunmalıdır.

r. Qabaqcadan Bu halda sifariş icara olunmasına bir neçə gün qalmış verilir. Avtomobil taksi sifarişi müxtəlif üsullarla verilə bilər. Adətən sifarişlərin dispetçer tərəfindən telefonla qəbul edilməsi ən perspektivli hesab olunur. Əhaliyə avtomobil taksi xidməti inkişaf etdikcə ,əhalinin nəqliyyatda stifadə mədəniyyəti inkişaf etdikcə əhalinin və müəssisələrin telefonlaşdırma səviyyəsi yüksəldikcə avtomobil taksilərin küçələrdə və duracaqlarda kirayənməsi tədricən aradan qalxacaq. Hal -hazırda iri şəhərlərdə simsiz mobil telefon rabitəsi fəaliyyət göstərir. Sifarişlərin sürücülərə ötürülməsində bu rabitədən istifadə olunması iqtisadi cəhətdən çox səmərəli hesab olunur.Qabaqcadan sifariş sərnişinin özü və ya onun nümayəndəsi tərəfindən sərnişinin ofisindən verilə bilər. Əgər sərnişin

taksi xidmətindən mütəmadi istifadə edirsə onda taksi xidməti saat hesabı tariflə qeydə alınır. Sifarişlə avtomobil taksi xidmətindən istifa dənin bir sıra iqtisadi xüsusiyyətləri var. Sifariş icra olunduqda taksi avtomobilinin hərəkətinə texoloji baxımdan iki reys kimi baxmaq olar: 1-ci boş avtomol göstərilən ünvanda müştəriyə yaxınlaşır.2-ciavtomobil sərnişinlə hərəkəti davam etdirir. Sifarişlə avtomobil –taksi xidməti təşkil olunduqda haqq təkcə avtomobilin sifarişçinin sərəncamına gəlməsinə görə deyil nəm də edilən yürüşə görə ödənilirdi. Bu cür xidmət pullu yürüş əmsalının xeyli artmasına səbəb oldu.və nəticədə taksi avtomobillərin istifadə göstəriciləri xeyli yaxşılaşdı. Daşımaçılar arasında olan rəqabətə görə sifarişə görə haqqın ödənilməsi ləğv olundu. Beləliklə avtomobil taksi xidmətindən istifadə sində tarif siyasətinin qurulmasında dörd variant mümkündür:

32. Sərnişin haqqı bir reys ərzində taksinin etdiyi yürüşə görə ödəyir.(taksinin sifarişçıyə gəlməsi haqqı azldılmaqla və ya 1km yürüşün dəyərində güzəştlər tətbiq edilməklə)
33. Taksinin verilməsi 1-ci varianta analojidir lakin taksnin sifariş . yerinə gəlməsi haqqı müəyyən məbləğ həddində məhdudlaşdırılıb.
34. Taksinin sifariş yerinə gəlməsinə görə haqq yürüş məsafəsindən asılı deyil
35. Sifarişə görə haqq alınmır. Bu variant adətən sifarişlər mərkəzləşdirilmiş qaydada qəbul olunduqda tətbiq olunur və dispetçer xidməti daşımaçının balansında olmur.

Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarınlın sertifikatlaşdırılması.

Sertifikatlaşdırma latın sözü olub ,,düzgün edilmişdir''mənasını verir''Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarının sertifikatlaşdırılması dedikdə , daşımaçının sərnişinə göstərdiyi xidmətin müəyyən olunmuş tələblərə uyğunluğunun müvafiq təşkilat (sertifikatlaşdırma hüququ olan) üçüncü tərəf tərəfindən yazılı təsdiqi başa düşülür. Sertifikatlaşdırma məhsulun və xidmət fəaliyyətinin normativlərə müəyyən olunmuş tələblərə uyğunluğuna əminlik yaradan və nəticəsi yazılı təsdiqini tapan prosesdir. Əsas şərt odur ki, məhsulun və xidmətin keyfiyyətinə zəmanəti üçüncü şəxs tərəfindən verilir.Sertifiklatlaşdırma üzrə milli orqan AZS öz fəaliyyətini müəyyən olunmuş normativlərə uyğun olaraq səlahiyyətləri çərçivəsində respublikamızda qüvvədə olan qanunvericiliyə uyğun yerinə yetirir. Müəyyən oliunmuş bu tələblər xidmət keyfiyyətinin , hər şeydən əvvəl sərnişinlərin həyat və sağlamlığının təmin olunmasına və ətraf mühitin qorunmasına hesablanıb. Buna görə də sertifikatlaşdırma aşağıdakı məqsədlərlə aparılır.

- əmtəə bazarında müəssisə və təşkilatların normal fəaliyyəti üçün şərait yaratmaq ;
- beynəlxalq iqtisadi ,elmi –texniki əməkdaşlıqda və beynəlxalq ticarətdə iştirak etmək ;
- normativ tələblərə uyğun xidmət və məhsulu seçməkdə istehlakçılara şərait yaratmaq ;
- Istehlakçıları istesalçıların keyfiyyətsiz məhsulıundan və xidmətindən qorumaq ;
- məhsulun və xidmətin ətraf mühitə və insanların həyat və
- sağlamlıqlarına , əmlaklarına zərərli təsirinə nəzarət. ;
- məhsul və xidmətin istehsalçının elan etdiyi göstəricilərə uyğunluğunu təsdiq etmək.

Avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin sertifikatlaşdırmasının normativ əsasını istehlakçıların hüquqlarının qorunması haqüqında Az. Respublikasının qanunu , Avtomobil nəqliyyatı haqqında Az. R-nın Qanunu , və s.

Sertifikatlaşdırma məcbari və könüllü ola bilər. Məcbarı sertifikatlaşdırma qanunvericiliyin tələblərinə uyğun dövlət tərəfindən keçirilir.Əvvələr Rusiya Federasiyasında da avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin sertifikatlaşdırılması icbari qaydada keçirilməsi nəzərdə tutulmuşdur. Lakin tələb olunan səviyyədə normativ təminatı olmadığı üçün 2003-cü ildə avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin sertifikatlaşdırılması dayandırılmışdır. Lakin mütəxəssislər avtomobil nəqliyyatının kifayət qədər yüksək təhlükəsizliyini nəzərə alaraq bu sertifikatlaşdırma yenidən bərpa olundu. Könüllü sertifikatlaşdırmanı bu sertifikatlaşdırmanın keçirilməsi səlahiyyətlərini öz üzərinə götürmüş hüquqi şəxslər keçirirlər və daşımaçıya Sertifikatlaşdırmanı keçməsi haqqında xüsusi tələblərə uyğun tərtib olunmuş blank verilir. Uyğunluq sertifikatında və ona əlavədə göstərilir : daşımaçının adı , verilmə tarixi ,etibarlılıq müddəti , uyğunluq sertifikatın verildiyi xidmətin adı və nişanı .Uyğunluq sertifikatın blankı və ona əlavə müəyyən olumuş qaydalara uyğun doldurulmalıdır. Sertifikatlaşdırmanın müddəti sertifikatlaşdırmanın nəticəsinə və sertifikatlaşdırma haqqında sənədlərin etibarlılıq müddətinə görə təyin olunur. Daşımaçıya sertifikatlaşdırmanın aparıldığı işlərin yerinə yetirilməsidə uyğunluq nişanından istifadə üçün lisenziya verilir. Uyğunluq nişanı müəyyən olunmuş qaydada qeydiyyatdan keçirilir .Daşımaçı uyğunluq nişanından müxtəlif sənədlərdə , blanklarda , biletlərdə , qəbzlərdə ,müqavilələrdə, infarmasiya materiallarında və sertifikasıya xidmətinin tələb olunduğu digər yerlərdə istifadə edə bilər. Məcburi sertifikatlaşdırmanişa nı Azərbaycan Respublikasının bütün ərazisində qüvvədədir. Sertifikatlaşdırmada üç qrup sənəddən istifadə olunur. Sistemi təşkil edən sənədlər ,sertifikatlaşdırma sisteminin normativ əsaslaranı təşkil edən sənədlər və sertifikatlaşdırılmanın keçirilməsi üçün əsas olan (qanunvericilik aktları , avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin qaydalar və standartlar , sanitar və yanğın təhlükəsizliyi qaydaları , və s.) sənədlər Sertifikatlaşdırmanın keçirilməsi üçün əsas olan sənədlər sertifikatlaşdırma sisteminin əsas sənədlər hesab olunur. Sertifikatlaşdırma prosesi daşımaçının sertifikatlaşdırma orqanlarının birinə ərizə ilə müraciəti ilə başlayır və 15 gün müddətində sertifikatlaşdırılmanın keçirilməsi və imtiuna səbəbləri göstərilməklə imtina haqqında qərar qəbul edilir:xidmətlərin müəyyən olunmuş tələblərə uyğun olmasının qiymətləndirlməsi ; sertifikatın verilməsi və ya imtinası haqqında qərın qəbul edilməsi ;sertifikaktın və uyğunluq nişanından istifadə haqqında lisenziyanın verilməsi ;Sertifikatın qüvvədə olduğu müddətdə sertifikatlaşmış xidmətə müfəttiş nəzarəti.Sertifikatlaşdırmanı sertifikasiya orqanı – mmüxtəlif regionlarda fəaliyyət göstərən və sertifikasiya sistemində akkreditasiya olan hüquqi şəxs keçirir. Daşımaçı müstəqil formada sertifikatlaşdırma orqanına mürüciət edə bilər. Bir neçə orqanı olan sertifikatlaşdırma sistemi mərkəzi orqanda birləşir və bu qrqanın nəzdində şura yaradılır.Sertifikatlaşdırma orqanına olan əsas tələb onun istehlakçıdan , istehsalçıdan və dövlətdən asılı olmamasdır Yəni müstəqil olaraq üçüncü tərəf kimi iştirak edir. Sertifikatlaşdırma üzrə ekspert ali təhsilli , bu sahə üzrə praktiki təcrübəyə malik olmaqla xüsusi kurs keçməli və akkreditasiyadan keçmək haqqında vəsiqəsi olmalıdır. Sertifikatlaşdırma orqanı heç bir icra strukturunun tərkibinə daxil olmayaraq müstəqil hüquqi şəxs olurlar. Sertifikatlaşdırma ödənişli əsaslarla həyata keçirilir. Ödəniş haqqı tariflə və sertifikatlaşdırma orqanı ilə bağlanmış müqavilə əsasında müəyyən olunur. Sertifikatlaşdırma zamanı əsasən sərnişin daşımalarızamanı normativ tələblərə əməl olunma şərtləri yoxlanılır. Ekspert bu yoxlamaları bir başa ANM- də və avtobus marşrutlarında təşkil edir : Hərəkətin təhlükəsizliyi üzrə daşıma sənədlərini araşdırır , daşıma personalının təcrübəsinə olan tələbləri öyrənir, nəqliyyat vasitələrinin, yol qurğularının texniki vəziyyətinə qoyulan tələbləri , texniki – istismar sənədlərin

doldurulma qaydalarını , sürücülərin tibbi müayinədən keçməsini , nəqliyyat vasitələrinin texniki baxışdan keçməsini və s. yoxlayır Sərnişin daşımalarında sertifikasiya icazə verilən 2 sxemdən biri üzrə aparəılır. Avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında sertifikatlaşdırma ИСО-МЭК təlimatlarına və ИСО standartlarının 9000 və uyğun aparılır. 10000 seriyalarına
Rusiya federasiyasında gətirilməsindən altı aydan çox keçmiş nəqliyyat vasitələrtifikatlaəri məcburi sertifikasiyadan keçməlidir.

36. **Sərnişin avtonəqliyyat vasitələrinin sürücülərinə dair tələblər**

37. *3.1. Avtobuslarla sərnişin daşımalarına "D" kateqoriyası üzrə nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi olan (yaşı 23-dən az və 65-dən çox olmayan və avtonəqliyyat vasitələrini idarə etmək sahəsində təcrübəsi beş ildən az olmayan), "DE" kateqoriyası üzrə nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi olan (yaşı 26-dan az və 65-dən çox olmayan və "D" kateqoriyasına daxil olan avtonəqliyyat vasitələrini idarə etmək sahəsində təcrübəsi üç ildən az olmayan) sürücülər buraxılırlar.***[6]***

38. 3.2. Taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarına "B" və ya "BE" kateqoriyaları üzrə nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi olan, yaşı *21-dən az olmayan, iki ildən artıq müddətdə mülkiyyətində və ya digər qanuni əsaslarla istifadəsində (icarə, etibarnamə və s.) olan avtonəqliyyat vasitəsini idarə edən* sürücülər buraxılır.**[7]**

39. 3.3. Ümumi istifadədə olan avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarında istismar edilən avtonəqliyyat vasitələrinin~~, o cümlədən taksi minik avtomobillərinin~~ sürücüləri Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən peşə fəaliyyətinə və davranışına dair təsdiq olunmuş xüsusi proqram üzrə hazırlıq keçməli, habelə avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarını tənzimləyən normativ hüquqi aktlar barədə zəruri biliklərə malik olmalıdırlar. *Taksi minik avtomobillərinin sürücüləri etik davranış və avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarını tənzimləyən normativ hüquqi aktlara dair xüsusi hazırlıq keçməlidirlər. Taksi minik avtomobillərinin sürücüləri üçün xüsusi hazırlığın keçirilməsi qaydası, proqramı və müddəti Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən müəyyən edilir. Xüsusi hazırlıq Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən təşkil edilir və keçirilir.* **[8]**

40. 3.4. Avtobus və taksi sürücüsü alkoqol, narkotik və güclü təsir göstərən digər maddələrdən istifadə edib-etməməsinin və ümumi səhhətinin yoxlanılması üçün yol vərəqəsində qeyd edilməklə reysqabağı tibbi müayinədən keçməlidir.

41. 3.5. Sərnişin daşımalarını yerinə yetirən sürücüdə aşağıda göstərilən şəxsi sənədlər və nəqliyyat vasitəsinin sənədləri olmalıdır:

42. 3.5.1. müvafiq sərnişin avtonəqliyyat vasitəsini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi;

43. 3.5.2. avtonəqliyyat vasitəsinin qeydiyyat şəhadətnaməsi;

44. 3.5.3. avtonəqliyyat vasitəsinin *qanunla müəyyən edilmiş hallarda* dövlət texniki baxışından keçməsi, habelə texniki vəziyyətinin reysqabağı yoxlanılması haqqında sənəd;

45. 3.5.4. avtonəqliyyat vasitəsi sahiblərinin mülki məsuliyyətinin icbari sığortası və sərnişin daşımaları xidmətini həyata keçirən avtonəqliyyat vasitələri ilə daşınan sərnişinlərin (şəhərdaxili və ya qəsəbədaxili daşınan sərnişinlər istisna olmaqla) fərdi qəza sığortası müqaviləsinin "İcbari sığortalar haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanununa uyğun olaraq bağlanmasını təsdiq edən icbari sığorta şəhadətnaməsi;**[9]**

46. 3.5.5. müəyyən edilmiş formada yol vərəqəsi;

47. 3.5.6. avtonəqliyyat vasitəsi üçün verilən lisenziya kartı;

48. 3.5.7. *icarə və ya digər əşya hüquqlarına dair müqaviləsi*, etibarnamə (daşıyıcı avtonəqliyyat vasitəsinin sahibi olmadıqda); **[10]**

49. 3.5.8. sürücünün qaz balonlu sərnişin avtonəqliyyat vasitələri ilə təhlükəsiz işləməyə dair təlim keçməsi haqqında vəsiqə (şəhadətnamə), avtonəqliyyat vasitəsində quraşdırılmış qaz balonlarının müayinədən keçməsi və nəqliyyat vasitəsinin qaz yanacağı ilə işləməyə uyğunlaşdırılması haqqında akt.

50. 3.6. Sərnişin avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq sərnişin daşımalarını yerinə yetirən sürücüdə əlavə olaraq aşağıdakı sənədlər olmalıdır:

51. 3.6.1. xarici dövlətlərin vizası (zəruri olduqda) olan vətəndaş pasportu;

52. 3.6.2. taxoqrafın çap edilmiş qeydləri (taxoqramlar);

53. 3.6.3. tibbi sığorta şəhadətnaməsi;

54. 3.6.4. sərnişin avtonəqliyyat vasitəsinin ekoloji və təhlükəsizliyi normalarına uyğunluğu haqqında sertifikatlar (daşımaların yerinə yetirildiyi xarici dövlətlərdə tələb olunduqda);

55. 3.6.5. müntəzəm və ya qeyri-müntəzəm sərnişin daşımalarının xarici dövlətin (dövlətlərin) ərazisindən keçməklə yerinə yetirilməsi üçün beynəlxalq marşrutlar üzrə icazələr (tələb olunduqda).

Minik avtomobillərinin təsnifatı

Daşıdığı sərnişinlərin sayı 7 – dən çox olmayan hərəkt tərkibi minik avtomobillləri hesab olunur. Minik avtomobilləri təyinatına , kuzanın növünə , mühərrikin işçi həcminə və digər göstəricilərə görə təsnif olunurlar.

Təyinatına görə minik avtomobilləri ümümi təyinatlı avtomobillərə (taksi) , xidməti istifadə avtomobillərinə , prokat və şəxsi istifadə avtomobillərinə bölünürlər.

Kuzanın növünə görə minik avtomobilləri qapalı (limuzin ,sedan ,universal),açıq (fayton,kariolet ,torpedo) və kombinəedilmiş (açılabilən) olurlar. Qapıların sayına görə kuzalar iki , dörd və beşqapılı olurlar.

Mühərrikin işçi həcminə və öz kütləsinə görə minik avtomobilləri aşağıdakı siniflərə bölünürlər :

ən kiçik ……..1,2 litrdə az;

kiçik ……..1,3-1,8 ;

orta …….1,9-3,5;

böyük…….. 3,5-dən çox;

ali……..məhdudlanmır.

Taksomotor daşımalarının planlaşdırılması.

Şəhər və şəhərətrafi sərnişin daşımalarında taksomotor daşımalarının

planlaşdsırılması fərqli yerinə yetirilir. Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının planlaşdırılmasında istifadə olunan əsas texniki istismar göstəriciləri aşağıdakılardır: ümümi yürüş , pulu ödənilən yürüş ,taksi avtomobilinin xətdə olma , taksinin pulu ödənilən boş dayanma vaxtı , istismar sürəti , və s.

Taksi avtomobilinin ümümi yürüşüdən sərnişinlər tərəfindən pulu ödənilən yürüşdən , sıfırlı yürüşdən , pulsuz (sərnişinsiz) yürüşdən ibarət olub aşağıdakı ifadə ilə hesabnlanmır.

$L = L_{pl} + L_s + L_{ps}$ (1)

$L_{pl} = L = L_{pl}^{s} + L_{pl}^{ss}$

Burada L – taksi avtomobilin ümümi yürüşü;

L_{pl} - taksi avtomobilin pullu yürüşü;

L_s – gündəlik sıfırlı yürüş ;

L_{ps} – pulsuz yürüş;

L_{pl}^{s} – sərnişinlə pullu pullu yürüş ;

$+L_{pl}^{ss}$ - çağırışa gələn taksinin pulu ödənilən sərnişinsiz yürüşü.

Taksi avtomobili üçün pullu yürüş əmsalı müəyyən müddət ərzində taksi avtomobilinin pullu yürüşünün onun ümümi yürüşünə nisbəti ilə hesablanır və $\beta_P = \frac{L_{pl}}{L}$ (2)

Taksi avtomobilinin sərnişinlə yürüşünün ümümi yürüşə nisbəti isə yürüşdən istifadə əmsalı adlanır və $\beta = \frac{L_{pl}^{s}}{L}$ ifadəsi ilə hesablanır.Qeyd edək ki , minik taksi avtomobillərində pullu yürüş əmsalı avtomobillərdən istifadənin əsas səmərəlilik göstəricilərindən biridir. Bu göstəricinin yüksək olması minik avtomobillərindfən səmərəli istifadə olmasına dəlalət edir. Taksi vtomobillərin xətdə olma vaxtı (sürücülərin nahar fasiləsi çıxmaqla)yürüşə və dayanmaya sərf etdikləri vaxtların cəmindən ibarətdir.və $T_n = T_h + T_b$ (3)

Burada T_n - avtomobilin naryadda olma vaxtı, T_h hərəkətdə olma vaxtı, T_b isə boş dayanma vaxtıdır. Taksi avtomobilinin xətdə boş dayanma vaxtına sərnişin tərəfindən pulu ödənilən yəni , taksometrin qoşulu olduğu , dayanacaqda sərnişin gözləyərkən boş dayandığı və texniki nasazlıqlar olduqda və küçə hərəkəti qaydalarına görə boş dayanma vaxtları aiddir.Sərnişinlə gediş zamanı küçə hərəkətinin təşkili ilə əlaqədar taksinin boş cayanmaları taksometr vasitəsi ilə qeydə alınır və gediş haqqına daxil edilir. Taksinin xətdə faydalı vaxtı sərnişin tərəfindən pulu ödənilən yürüş vaxtı və pulu ödənilən dayanma vaxtından ibarətdir. və $T_f = T_{pl}^{y} + T_{pl}^{d}$ $\varepsilon_t = \frac{T_f}{T_n}$ (5

Taksinin bir gedişə sərf etdiyi vaxt pnun xətdəki faydalı iş vaxtının oturmaların sayına olan nisbəti olub $t_g = \frac{T_{pl}^{y} + T_{pl}^{d}}{O}$ (6) ifadəsi ilə hesablanır.

Burada O – oturmaların sayıdır.

Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşınması gedikşlərin (oturmaların)sayı və dolma əmsalı ilə səciyələnir. Taksi avtomobilləri ilə faktiki daşınan sərnişinlərin sayı müşahidələr və daşımalara tələbin paylanmasının tədqiqinin nəticələri , sutkalıq pullu yürüş və bir sərnişinin orta gediş məsafəsinə görə hesablanır. Taksinin orta dolmaslını daşınan sərnişinlərin sayının taksinin gedişlərinin sayına bölməklə tapmaq olar. $q_{or} = \frac{Q}{O}$ (7)

Dolma və tutumdan istifadə əmsalı taksinin orta dolmasının onun nominal tutumuna olan nisbəti kimi təyin olunur.$\gamma_d = \frac{q_{or}}{q_n}$ (8)

Bu göstərici daşınan sərnişinlərin sayını təyin etdikdə və taksomotor daşımalarının bütün şəhər nəqliyyat növlərinin ümümi daşıma həcmində xüsusi çəkisini aydınlaşdırmaqda nəzərə alınır. Taksi avtomobillərində sərnişinin orta gediş məsafəsini ümümi pullu (sərnişinlə) yürüşü oturmaların sayına bölməklə tapırlar. $L_{or} = \frac{L_{pl}^{s}}{O}$ (9)

Taksomotor daşmalarının həcminin hesablanması

Şhərlərdə taksomotor daşımalarının həcmi şəhərin inzibati əhəmiyyətindən , onun coğrafi vəziyyətindən , əhlinin sayından və hərəkətliliyindən, iqlimşəraitindən , ilin mösumundan , həftənin günündən və günün saatından asılıdır. Əhalinin tələbatının öyrənilmə materialları və onların analizi taksi avtomobilləri ilə yerinə yetirilən sərnişin daşımalarının gözlənilən həcmini hesablamaq üçün başlanğıc göstəricilərin alınmasına imkan verir. Şəhər və şəhərdənkənar daşımalar üçün hesabat ayrılıqda aparılır.

Taksi avtomobillərinə olan tələbatı sərnişin daşımalarının gözlənilən həcmi və minik taksi avtomobillərinin məhsuldarlığına görə hesablanır.

Taksomotor daşımalarının illik həcmi yəni taksilərlə illik daşınan sərnişinlərin sayı

$Q_t = 365\, n_t O q_{or}\, \alpha$ (10) ifadəsi ilə hesablanır.

n_t –taksi avtomobillərinin sayı;

α –xəttə çıxış əmsalı ;

O- oturmaların sayı ;

Q_{or} –taksinin orta tutumudur (dolmasıdır.

Taksomotor nəqliyyatı və bütün şəhər sərnişin nəqliyyatı ilə daşınacaq sərnişinlərin sayını bilərək taksi avtomobilləri ilə yerinə yetirilən daşımaların % -ni tapmaq olar. $\mu = \frac{100\ Q_t}{O}$ (11)

Siyahı taksi avtomobillərin illik məhsuldarlığı aşağıdakı kimi hesablamaq olar.

$W_t = 365\ \frac{L\ \beta_p\ q_{or}\ \alpha}{l_{or}}$ (12)

Burada L – taksinin orta sutkalıq ümümi yürüşü ,km.

β_p - pullu yürüş əmsalı;

α – xəttə çıxış əmsalı;

L_{or} - gedişin orta uzunluğu ;

Onda baxılan şəhər üçün taks avtomobillərin sayı $n_t = \frac{Q_t}{W_t}$ (13)

Qeyd edək ki, taksi avtomobillərin sayını əhalinin nəqliyyat hərəkətliliyindən asılı olaraq tapmaq olar.

Minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının texnologiyası .

Texnoloji baxımdan minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının vəzifəsi fərdi qaydada əhaliyə nəqliyyat xidməti göstərməkdir. Fərdi qaydada xidm daşıma zamanı sərnişinə maksimum rahatlığın təmin olunmasını, başqa sözlə sərişinin qapıdan –qapıya daşınmasını nəzərdə tutur. Minik avtomobill rində istifadə sərnişinlərə vaxta qənaət etməyə imkan verir. Böyük şəhərlərin əhalisinin çox hissəsi şəxsi minik avtomobillərindən istifadə edirvə bunanla da psixoloji gərginliklərini azaldar vəbununla da digər sakinlərlə daimi kontaktda olmaqdan uzaqlaşırlar. Əhalisi az olan yaşayış məntəqələrində minik avtomobili yeganə yerdəyişmə vasitəsi kimi istifadə olunur. Avtobuslarla müqaisədə minik avtomobilləri sərnişin daşımaların təşkili çox xərc tələb edir və bir çox problemləri qabardır. Minik avtomobilləri ölkədə ekoloji problemləri və şəhər ərazisinin ərazisinin çatışmamazlığı kimi məsələni qabardır.Taksi avtomobilləri sərnişin daşımaları ümumi istifadə də olan avtomobil nəqliyyatla sərnişin daşımalarına aiddir. Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları şəhər və şəhər ətrafı zonalarda yerinə yetirilir. Şəhər ətrafı zonalarda xidmət radiusu yerli icra hakimiyyəti orqanları tərəfindən məhdudlaşdırılır və Bak ı şəhrində 50 km müəyyən olunmuşdur. Rəhbərliklə razılaşma əsasında daha uzaq məsafələrə sərnişin daşımalarının yerinə yetirilməsinə icazə verilir. İri şəhərlərdə ixtisaslaşmış taksomotor nəqliyyat müəssisləri fəaliyyət göstərir .Avtomobil taksilər taksometrlə təchiz olunur **..**taksi'' tanınma nişanları olur. Müştərilərlə hesablaşma qabaqcadan müəyyən olunmuş tariflə aparılır. Sifarişlə sərnişin daşımalarında minik avtmobili taksomotor daşımalarından fərqli olaraq müştəriyə sifariş olan müddətdə xidmət göstərir. Sifarişlə xidmətdə ödəniş istifadə olundğu müddətə görə və bəzən isə mürəkkəb ödəniş , yəni avtomobilin yürüş məsafəsi də nəzərə

alınmaqla aparılır. Bəzən sərnişinlər daha yüksək komfortabelli minik avtomobili məsəsən uzunluğu artırılmış kondisioner ,bar .videoqurğu quraşdırılmış „ **limuzin** ‘’ sifariş edirlər . Bəzi hallarda minik avtomobili olmayan müəssisələr rəhbər işçilərə və dəvət olunmş nümayəndə heyyətinə bütün gün ərzində xidmət üçün minik avtomobili sifarış edirlər. İqtisadi təsnifatına görə xidməti minik avtomobilləri kommersiya məqsədli və kommersiya məqsədli olmaya bilər. Kommersiya məqsədli minik avtomobilləri hüquqi şəxslərə xidmət edir. Kommersiya məqsədi olmayan minik avtomobilləri isə nəqliyyat tələbatı olan dövət və yerli idarəetmə orqanlarına orqanlarına xidmətd istifadə olunur. Bəzi hallarda minik avtomobilləri sürücü ilə birlikdə istifadə olunur. Avtomobillərin saxlanmasına büdcə xərclərini azaltmaq üçünxidməti avtomobillər sürücüsüzistismar olunur.Minik avtomobillərinin icarəsi əhalinin avtomobillərə olan tələbatı ödəmək üçün təşkil olunur. Əhali bu minik avtomobilləri əmək və mədəni-məişət tələbatını ödəmək üçün istifadə edir.

Taksi avtomobilləri ilə sərnişinlərə xidmətin təşkilinin əsas xüsusiyyəti sərnişinlərə bütün gün ərzində xidmətin göstərilməsidir.

Minik avtomobillərindən istifadə texnologiyası

Texnoloji axımdan minik avtomobilləri fərdi qaydada ,,qapıdan-qapıya’’ daşımanı yerinə yetirməklə maksimum rahatlıq təmin olunmaqla və vaxta qənaət rtməklə əhaliyə nəqliyyat xidmətinin göstərilməsini nəzərdə tutur.iri şəhərlərdə sakinlər digər sakinlərlə kontakta yarana biləcək psixoloji gərginliyi azaltmaq üçün fərdi tomobillərdən istifadə edirlər.Əhalisi az olan yaşyış məskənlərində isə minik avtomobilları yeganə daşıma vasitəsi kimi istifadə olunur.Avtobus sərnişin daşımaları ilə müqaisədə minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının təşkili daha çox xərc tələb etməklə eyni zamanda şəhər hava hövzəsinin çirklənməsi və şəhər ərazisində daha çox sahəni tutması (həm hərəkət ,həm də dayanma üçün) kimi problemlər də yaradır. Yerüstü nəqliyyat vasitələrinin dinamiki qabariti nəzərə alınmaqla minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarında hərəkətdə olan avtomobil yolun hərəkət hissəsində 5-6 dəfə çox sahə tutur. Qeyd olunan bu amillər minik avtomobillərdən səmərəli istifadə sferasını müəyyən etməyə imkan verir:

- təcili daşımalar;
- daşımalarda yüksək komfortluq tələb olunduqda
- marşrut nəqliyyatının ximət etmədiyi yaşayış yerlərindəbaqaj daşımalarının müşahidə olunduğu yaşayış yerlərində ;

Sosial-iqtisadi şərait minik avtomobillərinə olan tələbatın artmasının diqtə edir vəilbə-il minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının həcmi artmada davam edir. Hal –hazırda minik avtomobil taksilərdən istifadənin aşağıdakı formalarına praktikada rast gəlinir.

- Sifarişlə avtomobillərin verilməsi ;
- Xidməti istifadə üçün
- Avtomobilin prokata verilməsi.

Minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları daşımaçı ilə bağlanmış müqavilə ilə (kommersiya fəaliyyəti)və ya belə müqavilə olmadan (kommersiya xidməti məqsədi ilə ola da bilər olmaya da bilər) yerinə yetirilə bilər.

Taksomotor avtomobilləri ümumi istifadə də olan avtomobillər qrupuna aid olub şəhər və şəhərətrafı sərnişin daşımalarının yerinə yetirilməsinə xidmət edir. Şəhərətrafı zonalarının radiusu yerli icra hakimiyyəti orqanları tərəfindən müəyyən olunur. Bakı şəhəri üçün bu göstərici 50 km

müəyyən olunmuşdur. Daşımaçı ilə razılaşma əsasında şəhərətrafı zonalarda daha uzaq məsafələrə də sərnişin daşımalarını yerinə yetirə bilər.
İri şəhərlərdə balansında yüzlərlə minik taksi avtomobili olan xüsusiləşdirilmiş taksomotor avtonəqliyyat müəssisələri fəaliyyət göstərir.
Texnoloji baxımdan minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının vəzifəsi fərdi qaydada əhaliyə nəqliyyat xidməti göstərməkdir. Fərdi qaydada xidm daşıma zamanı sərnişinə maksimum rahatlığın təmin olunmasını, başqa sözlə sərişinin qapıdan –qapıya daşınmasını nəzərdə tutur. Minik avtomobill rində istifadə sərnişinlərə vaxta qənaət etməyə imkan verir. Böyük şəhərlərin əhalisinin çox hissəsi şəxsi minik avtomobillərindən istifadə edirvə bunanla da psixoloji gərginliklərini azaldar vəbununla da digər sakinlərlə daimi kontaktda olmaqdan uzaqlaşırlar. Əhalisi az olan yaşayış məntəqələrində minik avtomobili yeganə yerdəyişmə vasitəsi kimi istifadə olunur. Avtobuslarla müqaisədə minik avtomobilləri sərnişin daşımaların təşkili çox xərc tələb edir və bir çox problemləri qabardır. Minik avtomobilləri ölkədə ekoloji problemləri və şəhər ərazisinin ərazisinin çatışmamazlığı kimi məsələni qabardır.Taksi avtomobilləri sərnişin daşımaları ümumi istifadə də olan avtomobil nəqliyyatla sərnişin daşımalarına aiddir. Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları şəhər və şəhər ətrafı zonalarda yerinə yetirilir. Şəhər ətrafı zonalarda xidmət radiusu yerli icra hakimiyyəti orqanları tərəfindən məhdudlaşdırılır və Bak ı şəhrində 50 km müəyyən olunmuşdur. Rəhbərliklə razılaşma əsasında daha uzaq məsafələrə sərnişin daşımalarının yerinə yetirilməsinə icazə verilir. İri şəhərlərdə ixtisaslaşmış taksomotor nəqliyyat müəssisləri fəaliyyət göstərir .Avtomobil taksilər taksometrlə təchiz olunur **..**taksi'' tanınma nişanları olur. Müştərilərlə hesablaşma qabaqcadan müəyyən olunmuş tariflə aparılır. Sifarişlə sərnişin daşımalarında minik avtmobili taksomotor daşımalarından fərqli olaraq müştəriyə sifariş olan müddətdə xidmət göstərir. Sifarişlə xidmətdə ödəniş istifadə olundğu müddətə görə və bəzən isə mürəkkəb ödəniş , yəni avtomobilin yürüş məsafəsi də nəzərə alınmaqla aparılır. Bəzən sərnişinlər daha yüksək komfortabelli minik avtomobili məsəsən uzunluğu artırılmış kondisioner ,bar .videoqurğu quraşdırılmış „ **limuzin** '' sifariş edirlər . Bəzi hallarda minik avtomobili olmayan müəssisələr rəhbər işçilərə və dəvət olunmş nümayəndə heyyətinə bütün gün ərzində xidmət üçün minik avtomobili sifarış edirlər. İqtisadi təsnifatına görə xidməti minik avtomobilləri kommersiya məqsədli və kommersiya məqsədli olmaya bilər. Kommersiya məqsədli minik avtomobilləri hüquqi şəxslərə xidmət edir. Kommersiya məqsədi olmayan minik avtomobilləri isə nəqliyyat tələbatı olan dövət və yerli idarəetmə orqanlarına orqanlarına xidmətd istifadə olunur. Bəzi hallarda minik avtomobilləri sürücü ilə birlikdə istifadə olunur. Avtomobillərin saxlanmasına büdcə xərclərini azaltmaq üçünxidməti avtomobillər sürücüsüzistismar olunur.Minik avtomobillərinin icarəsi əhalinin avtomobillərə olan tələbatı ödəmək üçün təşkil olunur. Əhali bu minik avtomobilləri əmək və mədəni-məişət tələbatını ödəmək üçün istifadə edir.

Taksi avtomobilləri ilə sərnişinlərə xidmətin təşkilinin əsas xüsusiyyəti sərnişinlərə bütün gün ərzində xidmətin göstərilməsidir. Vətəndaşlar və təşkilatlar da sifarişlə sənişin daşımalarına özlərinə məxsus avtomobilləri təqdim edirlər.Bu xidməti ANM , həmçinin fərdi sahibkarlar da təşkil edirlər.Qeyd edək ki , xidməti minik avtomobilləri ümumi istifadədə olan avtomobillərə aid edilmir. Belə ki , xidməti avtomobillərin sərnişin kontingenti sət şəkildə məhdudlaşdırılmışdır.

Avtomobil-taksilərlə sərnişin daşımaların texnologiyası

Taksomotor daşımalarının əsas istismar xüsusiyyəti bütün gün ərzində əhaliyə nəqliyyat xidmətinin gpstərilməsidir. Buna görə də sürücü əməyinin təşkilinə və taksi avtomobillərin xəttə buraxılışına və xətdəki işinə əlavə tələblər irəli sürülmüşdür. Taksomotor daşımaların texnologiyası taksiləri xəttə işinin təşkilinin müxtəlif formalarını nəzərdə tutur. Taksi avtomobillərinin kirayələnməsinin əsasən üç formasından istifadə olunur.

10. Taksi avtomobilinin küçədə kirayəlnməsi.Bu halda müştəri yanından keçən avtomobilikirayələyir. Bu sərnişinə tez birzamanda taksini kirayələcəyinə zəmanət vermir. Belə ki , küçədən keçən taksilər təsadüfi və statistik olmaqlaq Puasson qanuna tabe olurlar. Müştərinin taksini kirayələnməsinə orta vaxt sərfi keçən avtomobillər arasındaki intervalın orta qiymətinə bərabərdir. Küçədə taksini kirayələyən sərnişinin hüquqları bəzən pozulur. Məsələn sürücü hər hansı səbədən(əks istiqamətdə sərnişin tapmaq olmur) sərnişindən imtina edir. Həmçinin uşaqlı və baqaj yükü olan sənişin üçün küçədə taksi kirayələməsi nisbətən narahatlıq yaradır. Sürücü üçün də taksinin küçədə kirayəlmməsi ideal variant hesab olunmur. Bu halda sürücü boş yürüş etmiş olur ki , nəticədə yanacaq sərf edir.Taksinin küçədə kirayələnməsi köməkçi metod hesab olunur.
11. Taksinin taksi duracaqlarında kirayənməsi . Bu metoq sərnişin üçün zəmanətli hesab olunur. Taksi duracaqlarında duran taksilər onların kirayələnməsini gözləyirhansı ki , bu duracaqlara digər nəqliyyat vasitələrinin girişi qadağandır. Taksomotor duracaqları taksi avtomobillərinə tələbatın çox olduğu yerlərdə (vağzallarda , aeroportlarda , iri ticarət mərkəzlərin , taaşa zallarının , metro stansiyaların yaxınlığında və digər yerlərdə təşkil olunur. bu taksi duracaqlarında avtomobillər əsasən axın üsulu ilə düzülürlər ki , onların çıxışı rahat olsun. Taksi duracaqlarında sürücülərin xidmət qaydalarına əməl etmələrinə nəzarətin təşkili məqsədilə dispetçer postları qurulur. Küçə və meydanlarda isə tutumu az olan(adətən 5 avtomobil çün) duracaqlartəşkil olunur. Lazım olarsa bu duracaqlar da da dispetçer postları təşkil olunur.Taksi duracaqlarındakı dispetçer postu sifarişlərin sürücülərə ötürülməsi rabitə vasitəsi ilə təmin olnur. Qatar , təyyarə və ya şəhərlərarası avtobusla gələn sərnişinlər üçün isə taksinin duracaqlarda kirayələnməsi ən səmərəli üsul hesab olunur. Belə ki , taksi sürücüləri üeyd olunan nəqliyyat növlərinin hərəkət cədvəllərini bilirlər və çalışırlar ki həmin vaxtlarda duracaqlarda olsunlar.Bu da sərnişinlərə tez və zəmanətli xidmətin təşkil olunmasına şərait yaradır. Taksi duracaqları təqribi normativlər nəzərə alınmaqla təşkil olunur. Şəhərin çərkəzi hissələrində 1km^2 əraziyə 4 ədəd , qalan ərazilərdə isə bir ədəddən az olmamaqla təşkil olunur.
12. Sifarişlə avtomobil- taksinin verilməsi texnologiyası

Taksomotor daşımalarında istifadə olunan əl çatan rabitə növü avtomobillərdə radiotelefon rabitəsi qurulmasıdır. Son zamanlar iri şəhərlərdə mobil rabitədən istifadə etməklə taksi sifariş olunur. Sərnişinlərə sifarişlə taksi xidətinin təşkili yerinə yetirilmə vaxtında və sifarişin verilmə üsulundan asılı olaraq differensiallaşırılır. Yerinə yetirilmə vaxtına görə sifarişlər t**əcili** (yerinə yetirilməsi sifarişin qəbulundan 60 dəqiqədən çox keçmədən təmin olunmalıdır.), **cari** (yerinə yetirilməsi sifarişin qəbulunda bir saatdan tez olmamaqla yaxın 24 saat müddətində təmin olunmalıdır. **Qabaqcadan** Yerinə yetirilməsinə bir neə sutka qalmış sifarişlərdir. Taksi üçün sifarişlər müxtəlif üsullarla verilə blər. Sifarişin telefonla verilməsi ən perspektivli üsul hesab olunur. Taksi avtomobillərinin xdmətindən istifadə etdikcə,daşımaçının və sərnişinin nəqliyyatdan istifadə mədəniyyəti yüksəldikcə taksinin küçədə kirayələnməsi xidməti tədricən aradan çıxacaqdır. Hal -hazırda daşımaçılar arasında sərnişin üğrunda güclü rəqabət gedir. Bəzi daşımaçılar

sifariş vaxtı müştəridən taksi sifariş yerinə getdiyi məsafəyə görə gediş haqqı almır. Beləliklə ,Taksomotor daşımalarında daşımaçılar dörd variantda tarif siyasətini qurmağa çalışırlar.

- daşımaçı sərnişində taksi avtomobilinin yürüşünə görə aldığı haqq adi və hər 1km yürüşə azaldımış miqdarda ola bilər. ;
- sərnişindən gediş haqqı 1-ci varianta analıji alınır lakın onun miqdarı müəyyən həddlə məhdudlanır.
- Daşıma məsafəsindən asılı olmayaraq taksinin verlməsinə haqq ödənilir ;
- Taksinin verilməsinə görə haqq alınmır. Bu halda taksi avtomobillərinə sifarişlər daşımaçının balansında olmayan mərkəzi dispetçer stansiyası tərəfindən qəbul olunur.

Taksi avtomobili epizodik istifadə oluna bilər və buna uyğun gediş haqqı saat hesabı tariflə(bağlanmış müqaviləyə və yol vərəqində aparılmış qeydlərə uyğun) ödənlir. Avtomobil-taksilərin əsaa avadanlığı taksometr adlanır . Bu qurğu sürücünün , avtomobilin xəttə işi haqqında obyektiv məlumat verir, sürücülərin rasional həvəsləndirməsinə imkan verir , gediş haqqını obyektiv təyin edir.Taksometrin üz panelində sayğacın göstəriciləri (KASSA –sərnişinin ödəməli olduğu məbləğ), ümumi yürüş , pullu yürüş , övbə ərzində oturmaların sayı)) qeyd olunur. Sərnişin oturan kimi taksometr qoşulur və gediş haqqı hasablanır. Sərnişin düşən kimi avtomobilin qabaq şüşəsinin sağ küncündə quraşdırılan yaşıl işıq ,,taksi boşdur''avtomatik yanır. Taksometrlər mexaniki və elektron tipli olur. Mexaniki avtomobilin transmissiyasına mütəhərik valla birləşən dişli çarx mexanizmindən ibarətdir.

Avtomobil –taksilərin xətdə iş qrafiki və sürücülərin iş rejimi

Taksi avtomobillərin xətdə iş qrafiki əsas istismar sənədi hesab olunur. Bu qrafiklə günün saatları və bütün gün ərzində xətdəki taksi avtomobillərinin sayı təyin olunur. Qrafik hər ay həftənin xarakterik günləri üçün (adi ,şənbə , bazar) günün saatlarına bölməklə tərtib olunur. Bayram günləri üçün xüsusi qrafik tərtib olunur və direktor tərəfindən təsdiq olunur. Qrafik tərtib olunduqda taksomotor nəqliyyatının işinin fasiləsizliyi əsas götürülür. Qeyd edək ki , taksomotor xidmətinə tələbat həftənin şənbə və bazar günləri maksimum həddə çatır və qrafikin tərtibi bu günlərdən başlanır. Taksi daşımalarına olan tələbi günün saatlarına görə böldükdə nəzərə almaq lazımdır ki axşam saatlarında taksi xidmətinə tələb maksimum həddə çatır. Ona görə bu saatlarda xəttə olan bütün avtomobillər texniki cəhətdən saz vəziyyətdə olmalıdırlar. Taksi avtomobillərinə maksimum tələbin olduğu saatlarda taksi avtomobillərin maksimal sayı

$$A_{taksi} = \frac{P_T \eta_h \eta_s}{365\ \alpha_{xç}\ T_n\ z_g}$$

P_T – taksi avtomobillərinə praqnozlaşdırılan tələbat .
T_n - naryadda olma vaxtı.

η_h , η_s - uyğun olaraq həftəli k və saatlı qeyri müntəzəmlilik .
z_g – gündəli oturmaların sayı.

Taksi avtpmobilləri xəttə çıxış və sürücülərin iş qrafikləri.

Əgər istismar olunan parkdakı avtomobilləri müəyyən hissəsi radiolaşdırılıbsa onlar üçün iş qrafiki daxil olan sifarişlərin həftənin günləri və günün saatlarına uyğun ayrı tərtib olunur. Taksi avtomobillərinin sürücülərinin nahar fasiləsinin dəqiq vaxtını təyin etmək mümkün deyil və ona görə təxmini saat 12 -14 aralığında ümumi uzunluğu 45 dəqiqə nəzərdə tutulur. Xətdə olan sürücü göstəriln vaxtda nahar fasiləsinin vaxtını özü müəyyən edir. Taksi avtomobilin xəttdən qayıtma vaxtını da dəqiq qeyd etmək olmur. Qrafikdə göstərilən vaxtdan ∓ 30 *dəqiqə* (tez *və* $gecikm$*ə*) ola bilər. İki növbəli iş rejimində iki növbə ehtiyat vaxt nəzərə alınmaqla planlaşdırılır. Taksi sürücülərin bir növbəli iş rejimində növbənin uzunluğu iş və istirahət günlərinin növbələnməsi hesabına tənzimlənir. 6iş günü 7 saatdan sonra 1istirahət günü, sonra isə 5 iş günü 7..8 saat olmaqla 2 istirahət günü ,9..9, 5 saatdan iki iş günü 3 –cü gün isə istirahət günü olmaqla iş rejimi təşkil olunur. Gün ərzində növbələrin maksimal sayı $S_{max} = A\alpha_{xç} K_n$ şərtindən hesablanır. Burada K_n – növbəlilik əmsalı ;

Qeyd edək ki , taksi avtomobilləri üçün iş qrafikləri tərtib olunduqda aşağıdakı məhdudiyyıtlər nəzərə alınır:

- Növbələrin byarı bölünməsinə icazə verilmir;
- Növbənin uzunluğu əməyin təşkilinin qəbul olunmuş variantına uyğun və sürücünün avtomobilə təhkim olumasına görə müəyyən olunur.
- Gün ərzində sərnişinlərə xidmətin fasiləsizliyi təmin olunmalıdır.
- Taksilərin xəttə buraxilişi və xəttdən qayıması iş günü ərzində sürücülrə rahat olan vaxtda təmin olunmalıdır;
- Bir gün başlayan növbə sonrakı gün qurtara bilər.
- Nəzarətməntəqəsinin buraxma qabiliyyəti nəzərə alınmalıdır.
- Avtomobillərin xətdən qayıtması taksi avtomobillərinə tələbatın çox olduğu vaxta düşməməlidir.
-

Taksi duracaqları şəbəkəsinin optimallaşdırılması.

Taksomotor duracaqların sayı və onların şəhərlərdə yerləşdirilməsi əhaliyə xidmət keyfiyyətinə və taksi avtomobillərindən istifadə səmərəlliliyinə böyük təsir göstərir. Duracaqların sayının artırılması , taksinin yürüşdən istifadə əmsalının artmasına və sərnişinlərin duracaqlara gəlməsinə sərf olunan vaxtın azalmasına səbəb olur. Lakin bu halda sərnişinin avtomobilə oturma vaxtı artır. Belə ki , taksinin duracağa gəlmə etimalı azalır. Ona görə də taksi duracaqlarının optimal sayının təyin olunmasını sərnişinlərin duracaqda taksi tutmağa sərf etdikləri vaxta görə tapılması təklif olunmuşdur. Bu vaxt özündə duracağa gəlmə t_{dg} və oturmanı gözləmə t_{og} vaxtlarını birləşdirir. ,yəni $\sum t = \min (t_{dg} + t_{og})$

Qeyd etmək lazımdır ki ,baxılan meyar sərnişinlərə xidmətdə taksomotor nəqliyyatının qeyri məhsuldar vaxt sərfinin minimumu ilə eynidir. Duracaqların sayı artdıqca boş yürüşün uzunluğu azalır ,lakin sərnşinlər əsasən duracaqla toplaşdıqları üçün sərnişin gözləməy vaxt sərfi artır.

Taksi duracaqlarının sayının optimallaşdırılmasına təsir edən amillərdən biri də şəhərdə taksomotor nəqliyyatıın sıxlığıdır. Ona görə də məsələ sıxlığın müxtəlif qiymərlərində həll olunur və aşağıdakı məhdudiyyətlər nəzərə alınır:

- Şəhərdə taksomotor nəqliyyatının minimal və maksimal sıxlığı sərnişinlərin taksi tutmağa maksimal və minimal vaxt sərfinə uyğun təyin olunur.

- Duracaqların minimal sayı sərnişinlərin ictimai nəqliyyatdan istifadəsi zamanı onlara qarşı yerdəyişmə lazımlığı ilə tapılır. Bu yerdəyişməyə vaxt sərf sərfi 15 dəqiqədən çox olduğu hallarda yerinə yetirilr.
- Duracaqların maksimal sayı taksinin dayanacağa gəlmə ehtimalının minimal buraxılabilən həddən çox olduğu şərtə əsasən müəyyən edilir.
- Duracaqların sayı tam ədəddir. Qeyd olunan məhdudiyyətlərə əsasən aşağıdakıları yazmaq olar.

A / H = *enitre (A / $H_{\min}$, A/ H_{max}) ;* $\sigma = \text{entire}\ (\sigma_{\min}, \sigma_{max})$

Aparılmış tədqiqatlar taksomotor duracaqlarının sayının şəhərin taksi avtomobillərin sıxlığından asıllığını aydınlaşdırmağa imkan verir. Şəhər əhalisinin taksi avtomobilıləri təmin olunma normativləri cədvəldə verilmişdir. Cədvəl 1.

Şəhər qrupları	Şəhərlərdə taksilərin söxlığından asılı olaraqavt/100nəfər duracaqların sayı ədəd /10 min nəfər						
	0,4	0,6	0,8	1,0	1,2	1,4	1,6
I	0,64	0,80	0,97	1,11	1,21	1,28	1,33
II	0,5	0,65	0,81	0,93	1.00	1,05	1,08
III	0,49	0,61	0,75	0,88		0,92	0,94
IV	0,45	0,58	0,69	0,83		0,87	0,9

Avtobusla sərnişin daşımalarında keyfiyyətin idarə olunması.

Nəqliyyat xidməti sahəsində əhalinin tələbatının ödənilmə səviyyəsi daşımanın keyfiyyət göstəriciləri sistemi ilə xarakterizə olunur. Dərnişin daşımalarında əsas keyfiyyət göstəriciləri aşağıdakılardır:

- Avtobusun dolma göstəricisi ilə xarakterizə olunan gediş şəraiti ;
- Hərəkət tərkibinin hərəkət müntəzəmliliyi ;
- Sərnişinlərin hərəkətinə sərf olunan vaxt ;
- Hərəkət təhlükəsizliyi .

Sərnişinlərə nəqliyyat xidməti keyfiyyəti səviyyəsinin qiymətləndirilməsi daşıma keyfiyyəti səviyyəsinin normaticləri əsasında aparılır.

Hal-hazırda daşıma keyfiyyəti səviyyəsinin qiymətləndirilməsi NİİAT (Rusiya Federasiyası) tərəfindən işlənmiş normativlər əsasında aparılır.

Avtobusun və rabitənin növündən asılı olaraq nominal sərnişin götürmə hədləri cədvəl №1-də verilmişdir.

Rabitə növü	Avtobusun növü	Avtobusun uzunluğu m	Ayaq üstə duran sərnişinlərin sayı sər/m^2	Nominal tutumda ümumi sərnişinlərin sayı. nəfər.

Şəhərdaxili	kiçik orta böyük ən böyük(qoşalaşmış)	6-7,5 8-9,5 10,5-12 16 və daha çox	ən çoxu 5 nəfər.	37 57 80 118
Şəhərkənarı	kiçik orta böyük ənböyük(qoşalaşmış	6-7,5 8-9,5 10,5-12 16 və daha çox	ən çoxu 3 nəfər	30 42 58 64

Cədvəl 1.

Şəhərdaxili rabitədə işləyən avtobuslarda nominal sərnişin götürmə qabiliyyəti (tutumu)oturacaq yerlərin sayı və salonun boş sahəsində bir ayaqüstə duran sərnişin üçün o,2 m^2 normativ əsasında götürülür. Şəhər avtobuslarında pik saatlarında dolma əmsalı tutum hədlərinə görə avtobusun modelindən asılı olaraq 0,73-0,78 ;

Hərəkət müntəzəmliliyi 98% ;

Sərnişin daşımalarında keyfiyyət səviyyəsinin əsas göstəricisi sərnişinlərin hərəkətinə sərf olunan vaxt hesab olunmaqla aşağıdakı vaxtlardan ibarətdir:

-dayanacağa gəlmə və dayanacaqdan təyinat yerinə getmə vaxtı - t_{day}

- nəqliyyatı gözləmə -$t_{göz}$;

-nəqliyyatda getmə - t_h ;

- başqa marşruta keçmə - $t_{keç}$;

Nəqliyyatın həddindən yüklənməsi nəticəsində ona minməyin qeyri-müntəzəmliliyi ilə əlaqədar əlavə gözləmə vaxtı - t'_g

-dayanacağa gəlmə vaxtı (orta) $t_{day/or}$ = 0?0075 ($\frac{2000}{\delta}$ +$\frac{1000\,L_{wm}}{N_{day}}$) (1)

Burada $L_{üm}$ –marşrutların ümumi uzunluğu (düz və əks) ist iqamətdə km.

δ- nəqliyyat şəbəkəsinin sıxlığı km/km^2

Marşrut şəbəkəsinin sıxlığı $\delta = \frac{L_m}{F}$ (2)

Burada L_m - sərnişin marçrutlarının keçdiyi küçələrin uzunluqları cəmi ,km.

F - şəhərin abad hissəsinin sahəsi. Km^2

Nəqliyyatı gözləmə vaxı $t_{göz} = \frac{İ}{2}$ (3)

İ- marşrutda orta hərəkət intervalı dır dəq.

Avtobusların hərəkət intervalı və hərəkət tezliyi marşrutda onların keyfiyyətinin əsas elementləridir. Hərəkət intervalı marşrutun hər hansı məntəqəsindən bir-birinin ardınca keçən iki avtobus arasındakı vaxtdır. $İ = \frac{t_d}{A_m} = \frac{t_d}{V_{is}\ A_m}$ (4)

T_d – avtobusun dövr vaxtı ; A_m – avtobusların sayı ; V_{is} – istismar sürəti ;

Hərəkət intervalının azalması ilə sərnişinlərin dayanacaqda avtobus gözləməyə sərf etdiklərin vaxtın və avtobusun dolması azalır.Hərəkət cədvəlini tərtib edərkən avtobusun növü düzgün seçilməli və sərnişinlərin rahatlığının təmini ilə bərabər avtobusun tutumundan səmərəli istifadəyə imkan verən hərəkət intervalı planlaşdırılmalıdır. Hərəkət tezliyi A_t marşrutun hər hansı məntəqəsindən bir saatda keçən avtobusların sayı dır.

$A_t = \frac{A_m}{t_d} = \frac{A_m V_{is}}{t_d}$ (5)

Sərnişin daşıma keyfiyyəti səviyyəsi əhəmiyyətli dərəcədəhərəkətin təhlükəsizliyi ilə Xrakterizə olunur. YNH səviyyəsinin dinamik dəyişmə əmsalı hərəkətin təhlükəsizlik göstəricisi ola bilər.

$K_{ht} = \frac{1}{1 + \alpha_{V\text{i}\, B_0}}$ (6)\

α_{vi}- YNH ilə əlaqədar sərnişinlərin vaxt itkisi əmsalı olub hesabatda 0,2 götürülür ;

B_0 – ANM-də bir milion km -ə düşən cərimə balların sayı ilə ölçülən YNH səviyyəsinin dinamik göstəricisidir. Və $B_0 = 0{,}5 (A_s + \frac{L'_{m\, B_1}}{L_m}$ (7)

A_s - cari ildə ANM-də YNH-nin səviyyə göstəricisi ;(L'_m və L_m uyğun olaraq keçən və cari il üçün avtobusların ümumi yürüşüdür. (miln km)

B_0 - keçən il üçün ANM-də YNH səviyyəsinin dinamik göstəricisi dir ;

$A_s = \frac{n_0}{L_{üm}}$ (8)

N_0 – YNH –də yol hərəkəti qaydalarının pozulmasına görə hesablanmış cərimə balarıdır.

Sərnişinlərə nəqliyyat xidməti keyfiyyətinin qiymətləndirilməsi

Sərnişin daşımalarında avtobusun dolması ,gediə sərf olunan vaxt ,avtobusun hərəkət müntəzəmliliyi və hərəkət təhlükəsizliyi xidmət keyfiyyəti əmsalına birlikdə təsir etməklə sərnişinlərə nəqliyyat xidməti keyfiyyətini qiymətləndirir.

$K_{üm} = K_{\gamma\ K_t\ K_m\ K_{ht}}$ (9)

Kγ - avtobusun nisbi dolma əmsalı olub dolma msalının normalaşdırılmış qiymətinin həqiqi qiymətinə nisbəti ilə təyin olunur.

$K\gamma = \frac{\gamma_n}{\gamma_h}$ (10)

Sərnişinlərin hərəkətinə sərf olunan nisbi vaxt əmsalı birinci gələn avtobusa miməyin mümkün olduğu əlverişli şərait üçün qoyulan normalaşdırılmış güdiş vaxtının t_n həqiqi şəraitdə gediş sərf olunan həqiqi vaxtat - t_h nisbəti ilə təyin olunur. $K_t = \frac{t_n}{t_h}$ (11)

Normalaşdırılmış əlverişli şərait dedikdə aşağıdakılar başa dqşülür :

Hərəkət qrafikinin pozulmasının olmaması(qrafik əmsalı $K_q = 1$;

Bir nəqliyyat vasitəsindən digərinə minib- düşmənin olmaması ;

Marşrut nəqliyyat şəbəkəsinin sıxlığı $\delta = 2\ km/km^2$;

1-ci gələn avtobusa minmənin mümkünlüyü ;

Hərəkət intervalına əməl olunması ;

Gedişə sərf olunan normalaşdırılmış orta gündəlik vaxtın hesablanması üçün $t_n^g = 15{,}85 + 0{,}5\sqrt{F}$ dəqiqə

Avtobus daşımalarında daşımanın keyfiyyəti dörd dərəcəli sistemlə -nümünəvi , yaxşı , kafi və qeyri –kafi xidmət səviyyəsi ilə qiymətləndirilir. Marşrutda avtobusun hərəkət müntəzəmliliyi əmsalı müəyyən müddət ərzində cədvəl üzrə faktiki yerinə yetirilən reyslərin sayınınN_m^f cədvəl üzrə nəzərdə tutulan reyslərin sayına olan nisbət kimi hesablanır. $K_m = \frac{N_m^f}{N_m}$ (12)

cədvəl 2

	Xidmət səviyyəsi	Keyfiyyət əmsalların normativləri				
		Kγ	k_t	K_m	K_{ht}	$K_{üm}$
	Nümünəvi	1,0	1,0	0,98	0,98	0,96
	Yaxşı	0,88-0,94	0,92	0,95	0,85	0.65-0,69
	Kafi	0,78	0,93	0,93	0,7-dən az	0,38
	Qeyri-kafi	0,78-dən sz	0,93-dən az	0,93-dən az		0.38-dən az

Avtonəqliyyat müəssisəsində keyfiyyətin idarə olimçası.

Nəqliyyat xidməti bazarında inkişaf Avtonəqliyyat müəssisələri (ANM) arasında qiymət rəqabətindən çox keyfiyyət uğrunda yaranan rəqabət hesabına baş verir. Adətən sərnişinlər onlara göstərilən xidmətlərə keyfiyyət aspektindən diqqət yetirirlər. Məsələn . kiiçik tutumlu avtobuslardan marşrut taksi kimi istifadə etməklə ənənıvi sərnişin daşımalarını təşkilini nümünə göstərmək olar. Belə arketinq şəraiti sərnişinlərə nəqliyyat xidmətinin bütün keyfiyyət göstəricilərini əsaslı şəkildə yaxşılaşdırılmasını tələb edir. Əks galda daşmçı nəqliyyat xidməti bazarımda rəqabətə tab gətirə bilməz və nəqliyyat xidməti bazarından sıxışdırıb çıxalıcaq. Bunun üçün məcburi sertifikatlaşdırılmanın aparılması kifayət deyil. Onagörə ki, o , yalnız sərnişin daşımalarında normativ tələblərin təmin olunmasına hesablanıb. ANM-də nəqliyyat xidmətinin keyfiyyətinə nəzarət üzrə təlimat aşağıdakı bölmələri əhatə edir:

1.ANBirliyinn rəhbərliyinin dşma xidmətinin keyfiyyətinə görə məsuluyyəti;burada ANM-nin keyfiyyət haqqında siyasəti öz əksini tapır ,rəsmi qaydada sənədləşdirilir , ketfiyyət siyasəti haqqında təlimat hazırlanır və keyfiyyətə cavabdeh olan rəhbər tərəfindən təsdiq olunur: burada ANM-nin xidmət və bölmələrinin məqsəd və vəzifələri ANM-də elan olunmuş keyfiyyət siyasətinə uyğun formalaşdırılır.anm-də keyfiyyət günü müəyyən edilir. ANM-də sərnişinlərə göstərilən xidmət keyfiyyətin analizi keyfiyyət günündə aparılır və nəticələri elan olunur.

2.keyfiyyəin idarə olunma sistemi ANM-də təsdiq olunmuş vahid formaya (təlimata) uyğun rəsmiləşdirilir.

3. Vaxtaşırı kontraktları analiz etmək (müqavilədə göstərilən sərnişinlərə göstərilən nəqliyyat xidməti qaydalarına əməl olunma səviyyəsi.(burada həmçinin sərnişinlərin ərizə , şıkayət və təkliflərin uçotu aprılır.)

4 Layihələndirilən xidmətlərin idarə olunması. Bu bölmə marşrut sisteminin formalaşdırılma qaydalarını , AV AS – da taksi duracaqlarının təşkilini, sərnişin daşımalarının təşkili üçün reqlamentləşdirilən sənədlərin normativ sənədlərin tələbinə uyğun avtomobil taksilərin hərəkət və xəttə çıxış qrafiklərin tərtibi və digər texniki- texnoloji tədbirlər özəksini tapır. Burda həmçinin hər il ANM-nin keyfiyyət proqramının yenilənməsi öz əksini tapır.

5. ANM-də səədlərin idarə olunması fəaliyyəti. Bu bölmədə keyfiyyətə aid sənədlərin tərtibi , rəsmiləşdirilməsi . onların təlimata uyğun qorunması və nəzarəti şərh olunur.

6. Material - texniki ehtiyatların alınması.

7. Yolüstü xidmətlərin idarə olunması.

8. Daşıma prosesinin idarə olunması.Bu bölmədə daşımaların texnoloji prosesə uyğun yerinə yetirilməsi tərtib olunmuş sənədlərdə öz əksini tapmalıdır.

9. Keyfiyyət göstəricilərinin qeydiyyatı.

10. Keyfiyyətə daxili nəzarətin təşkili. Bu ölmədə reyslərin yerinə yetirilməsinə , onların müntəzəmliliynə , taksilərin sifarişlə istifadə olunmasına , yol nəqliyyat hadisələri , yol hərəkəti qaydalarının pozulması. , istismar və hərəkət təhlükəsizliyi şöbələrinin rəhbərlərinin hazırlanması şərh olunur.

Avtomobil taksilərdə gediş haqqının ödəmə qaydaları.

Minik avtomobil taksilərdə gediş haqqı onlarda quraşdırılmış taksometr aparatından istifadə olunmaqla qəbul olunmuş tarifə gedilən məsafə, müştərinin yanında boş dayanmaya və digər şərtlər nəzərə alınmaqla aparılır. Taksometr rəqəmli indikator göstəricili üz panelindən ibarətdir.Taksometrn üz panelində aşağıdakı göstəricilər əksini tapır:

10. Cedilən səfərə görə bura gedilən məsafəyə və boş dayanma vaxtı daxıldır. ödənişi göstərən sayğac.
11. Cəm məbləği göstərən sayğac.
12. oturmaları ,

Xarici ölkələrdə ödənişin müxtəlif xüsusiyyətlərini nəzərə alan taksometrlərdən istifadə olunur: Hər bir sərnişinin faktiki getdiyi məsafəyə uyğun diferensiallaşdırılmış formada gediş haqqını hesablayır. Burada baqaj ,daşımanın təcili olması ,gecə , şəhərətrafı tariflərdən istifadə olunur. Taksomotor daşımalarında taksi avtomobillərində həm mexaniki , həm də elektron taksometrlərdən istifadə olunur. Sənişinin tələbi ilə sürücü ona qəbz verməyə borcludur.

Bilet və qəbzlər.

Sərnişin dlamaları üçün əsas sərnişin daşıma və ya hərəkət tərkibinin fraxtalama müqaviləsinin olmasıdır. Müntəzəm sərnişin daşıma marşrutlarında sərnişinə gediş hüququ verən sənəd biletdir. Bilet xüsusi tərtib olunmuş blankda rəsmiləşdirilir və müvafiq rekvizitləri olur. Biletin rəngi ,ölçüləri , rekvizitlərin tərkibi ,şrifti , möhür və ştampın olması onun əsli ilə doğruluğunu təsdiq edir və daşımaçı ilə sərnişin arasında daşıma müqaviləsinin olmasını təsdiq etməklə daşımaçının və sərnişinin hüquq vəvəzifə və öhtəlikləeinin qanunla tənzimləyir. Bilet tipoqra fiya üsulu ilə hazırlanır və hər biletin nömrəsi və seriyası olur. Əgər bilet bletçap edən kassa maşınından və ya bilet avtomatından verilirsə bu biletdə bilet çapedən maşının istismar nömrəsi, biletin nömrəsi sərnişin və baqaj daşıma qaydaları göstərilir. Sərnişin daşımalarında aşağıdakı növ biletlərdən istifadə olunur və bu biletlərdə aşağıdakı rekvizitlərin olması vacibdir.

Biletdə REKVİZİTLƏR.

- Bletin adı, nömrəsi və seriyası.;Bileti verənmüəssisəninadı;nəqliyyavasitəsinin növü;gediş haqqının cəm məbləği ;yola sainma tarixi və vaxtı ;təyinat məntəqəsinə çatma tarixi və vaxtı; yerin nömrəsi ; biletin satılma tarixi və vaxtı ;biletin qüvvədə olma vaxtı ; sərnişinin ad,familiyası və atasının adı. Doğulduğu tarix , il və yer; şəxsiyyəti təsdiq edən sənəd və s.

Biletlər:
bilet forma №1 rəngi narıncı. tarix və vaxt qeyd olunmaqla şəhərətrafı və şəhərlərarası daşımalarda istifadə olunur.
Bilet forma№ 2 rəngi narıncı şəhər və şəhərətrafı daşımalarda müəyyən olunmuş müddətdə açıq tarix və vaxt .
Bilet forma№ 3. Birdəfəlik bilet şəhər və şəhərətrafı daşımalar üçün.
Bilet forma № 4. Uzun müddətli istifadə üçün Göstərilən müddətdə şəhər və şəhərətrafı daşımalarda.
Bilet forma № 5 . şəhər və şəhər ətrafı uzunmüddətli istifadə qeyd olunmuş məbləğ həcmində
Bilet forma № 6. Biletin qüvvədə olduğu müddətdə şəhər və şəhərətrafı marşrutlarda sayda qeyri-məhdud sayda gedişdə
Bilet forma №7. Şərnişinin adı göstərilməklə birdəfəlik bilet.
Şəhər daxili daşımalarda birdəfəlik biletlərdən istifadə olunur, sürücü və ya konduktor tərəfindən satılan bu biletlər tipoqrafiya üsulu ilə hazırlanır və hər rulona 1000 ədəd yığılır. və kassanın sarğılarında yerləşdirilir. Bilet çap edən maşınların inkişafi qurşaq biletlərin istifadəsini dayandırdı. Baqaj daşımaları baqaj qəbzinin verilməsi ilə rəsmiləşdirilir. Qəbzlər nəqliyyat müəssisəsinin sifarişi əsasında hazırlanır

Sərnişinlərə sifarişlə avtomobil taksi xidmətinin təşkili. Texnologiyası

Sərnişinlərə sifarişlə avtomobil taksi xidməti avtomobil taksidən istifadə vaxtından və sifarişlərin qəbulu üsulundan asılı olaraq differensiallaşdırılır. Sifarişlər icra olunma vaxtından asılı olaraq bölünür :

- **s.** Təcili bu halda sifarişin yerinə yetirilməsi onun qəbulundan 60 dəqiqədən çox keçməyərək yerinə yetirilməlidir.
- **t.** Cari . Sifariş qəbul edildiyi andan bir saatdan tez olmamaqla yaxın 24 saat müddətində icra olunmalıdır.
- **u.** Qabaqcadan Bu halda sifariş icara olunmasına bir neçə gün qalmış verilir. Avtomobil taksi sifarişi müxtəlif üsullarla verilə bilər. Adətən sifarişlərin dispetçer tərəfindən telefonla qəbul edilməsi ən perspektivli hesab olunur. Əhaliyə avtomobil taksi xidməti inkişaf etdikcə ,əhalinin nəqliyyatda stifadə mədəniyyəti inkişaf etdikcə əhalinin və müəssisələrin telefonlaşdırma səviyyəsi yüksəldikcə avtomobil taksilərin küçələrdə və duracaqlarda kirayənməsi tədricən aradan qalxacaq. Hal -hazırda iri şəhərlərdə simsiz mobil telefon rabitəsi fəaliyyət göstərir. Sifarişlərin sürücülərə ötürülməsində bu rabitədən istifadə olunması iqtisadi cəhətdən çox səmərəli hesab olunur.Qabaqcadan sifariş sərnişinin özü və ya onun nümayəndəsi tərəfindən sərnişinin ofisindən verilə bilər. Əgər sərnişin taksi xidmətindən mütəmadi istifadə edirsə onda taksi xidməti saat hesabı tariflə qeydə alınır. Sifarişlə avtomobil taksi xidmətindən istifa dənin bir sıra iqtisadi xüsusiyyətləri var. Sifariş icra olunduqda taksi avtomobilinin hərəkətinə texoloji baxımdan iki reys kimi baxmaq olar: 1-ci boş avtomol göstərilən ünvanda

müştəriyə yaxınlaşır.2-ciavtomobil sərnişinlə hərəkəti davam etdirir. Sifarişlə avtomobil –taksi xidməti təşkil olunduqda haqq təkcə avtomobilin sifarişçinin sərəncamına gəlməsinə görə deyil nəm də edilən yürüşə görə ödənilirdi. Bu cür xidmət pullu yürüş əmsalının xeyli artmasına səbəb oldu.və nəticədə taksi avtomobillərin istifadə göstəriciləri xeyli yaxşılaşdı. Daşımaçılar arasında olan rəqabətə görə sifarişə görə haqqın ödənilməsi ləğv olundu. Beləliklə avtomobil taksi xidmətindən istifadə sində tarif siyasətinin qurulmasında dörd variant mümkündür:

56. Sərnişin haqqı bir reys ərzində taksinin etdiyi yürüşə görə ödəyir.(taksinin sifarişçıyə gəlməsi haqqı azldılmaqla və ya 1km yürüşün dəyərində güzəştlər tətbiq edilməklə)
57. Taksinin verilməsi 1-ci varianta analojidir lakin taksnin sifariş . yerinə gəlməsi haqqı müəyyən məbləğ həddində məhdudlaşdırılıb.
58. Taksinin sifariş yerinə gəlməsinə görə haqq yürüş məsafəsindən asılı deyil
59. Sifarişə görə haqq alınmır. Bu variant adətən sifarişlər mərkəzləşdirilmiş qaydada qəbul olunduqda tətbiq olunur və dispetçer xidməti daşımaçının balansında olmur.

Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarınlın sertifikatlaşdırılması.

Sertifikatlaşdırma latın sözü olub ,,düzgün edilmişdir''mənasını verir''Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarının sertifikatlaşdırılması dedikdə , daşımaçının sərnişinə göstərdiyi xidmətin müəyyən olunmuş tələblərə uyğunluğunun müvafiq təşkilat (sertifikatlaşdırma hüququ olan) üçüncü tərəf tərəfindən yazılı təsdiqi başa düşülür. Sertifikatlaşdırma məhsulun və xidmət fəaliyyətinin normativlərə müəyyən olunmuş tələblərə uyğunluğuna əminlik yaradan və nəticəsi yazılı təsdiqini tapan prosesdir. Əsas şərt odur ki, məhsulun və xidmətin keyfiyyətinə zəmanəti üçüncü şəxs tərəfindən verilir.Sertifiklatlaşdırma üzrə milli orqan AZS öz fəaliyyətini müəyyən olunmuş normativlərə uyğun olaraq səlahiyyətləri çərçivəsində respublikamızda qüvvədə olan qanunvericiliyə uyğun yerinə yetirir. Müəyyən oliunmuş bu tələblər xidmət keyfiyyətinin , hər şeydən əvvəl sərnişinlərin həyat və sağlamlığının təmin olunmasına və ətraf mühitin qorunmasına hesablanıb. Buna görə də sertifikatlaşdırma aşağıdakı məqsədlərlə aparılır.

- əmtəə bazarında müəssisə və təşkilatların normal fəaliyyəti üçün şərait yaratmaq ;
- beynəlxalq iqtisadi ,elmi –texniki əməkdaşlıqda və beynəlxalq ticarətdə iştirak etmək ;
- normativ tələblərə uyğun xidmət və məhsulu seçməkdə istehlakçılara şərait yaratmaq ;
- Istehlakçıları istesalçıların keyfiyyətsiz məhsulıundan və xidmətindən qorumaq ;
- məhsulun və xidmətin ətraf mühitə və insanların həyat və
- sağlamlıqlarına , əmlaklarına zərərli təsirinə nəzarət. ;
- məhsul və xidmətin istehsalçının elan etdiyi göstəricilərə uyğunluğunu təsdiq etmək.

Avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin sertifikatlaşdırmasının normativ əsasını istehlakçıların hüquqlarının qorunması haqüqında Az. Respublikasının qanunu , Avtomobil nəqliyyatı haqqında Az. R-nın Qanunu , və s.

Sertifikatlaşdırma məcbari və könüllü ola bilər. Məcbarı sertifikatlaşdırma qanunvericiliyin tələblərinə uyğun dövlət tərəfindən keçirilir.Əvvələr Rusiya Federasiyasında da avtomobil nəqliyyatında sərnişin

daşımalarında xidmətlərin sertifikatlaşdırılması icbari qaydada keçirilməsi nəzərdə tutulmuşdur. Lakin tələb olunan səviyyədə normativ təminatı olmadığı üçün 2003-cü ildə avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin sertifikatlaşdırılması dayandırılmışdır. Lakin mütəxəssislər avtomobil nəqliyyatının kifayət qədər yüksək təhlükəsizliyini nəzərə alaraq bu sertifikatlaşdırma yenidən bərpa olundu. Könüllü sertifikatlaşdırmanı bu sertifikatlaşdırmanın keçirilməsi səlahiyyətlərini öz üzərinə götürmüş hüquqi şəxslər keçirirlər və daşımaçıya Sertifikatlaşdırmanı keçməsi haqqında xüsusi tələblərə uyğun tərtib olunmuş blank verilir. Uyğunluq sertifikatında və ona əlavədə göstərilir : daşımaçının adı , verilmə tarixi ,etibarlılıq müddəti , uyğunluq sertifikatın verildiyi xidmətin adı və nişanı .Uyğunluq sertifikatın blankı və ona əlavə müəyyən olumuş qaydalara uyğun doldurulmalıdır. Sertifikatlaşdırmanın müddəti sertifikatlaşdırmanın nəticəsinə və sertifikatlaşdırma haqqında sənədlərin etibarlılıq müddətinə görə təyin olunur. Daşımaçıya sertifikatlaşdırmanın aparıldığı işlərin yerinə yetirilməsidə uyğunluq nişanından istifadə üçün lisenziya verilir. Uyğunluq nişanı müəyyən olunmuş qaydada qeydiyyatdan keçirilir .Daşımaçı uyğunluq nişanından müxtəlif sənədlərdə , blanklarda , biletlərdə , qəbzlərdə ,müqavilələrdə, infarmasiya materiallarında və sertifikasıya xidmətinin tələb olunduğu digər yerlərdə istifadə edə bilər. Məcburi sertifikatlaşdırmanişa nı Azərbaycan Respublikasının bütün ərazisində qüvvədədir. Sertifikatlaşdırmada üç qrup sənəddən istifadə olunur. Sistemi təşkil edən sənədlər ,sertifikatlaşdırma sisteminin normativ əsaslaranı təşkil edən sənədlər və sertifikatlaşdırılmanın keçirilməsi üçün əsas olan (qanunvericilik aktları , avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin qaydalar və standartlar , sanitar və yanğın təhlükəsizliyi qaydaları , və s.) sənədlər Sertifikatlaşdırmanın keçirilməsi üçün əsas olan sənədlər sertifikatlaşdırma sisteminin əsas sənədlər hesab olunur. Sertifikatlaşdırma prosesi daşımaçının sertifikatlaşdırma orqanlarının birinə ərizə ilə müraciəti ilə başlayır və 15 gün müddətində sertifikatlaşdırılmanın keçirilməsi və imtiuna səbəbləri göstərilməklə imtina haqqında qərar qəbul edilir:xidmətlərin müəyyən olunmuş tələblərə uyğun olmasının qiymətləndirlməsi ; sertifikatın verilməsi və ya imtinası haqqında qərın qəbul edilməsi ;sertifikaktın və uyğunluq nişanından istifadə haqqında lisenziyanın verilməsi ;Sertifikatın qüvvədə olduğu müddətdə sertifikatlaşmış xidmətə müfəttiş nəzarəti.Sertifikatlaşdırmanı sertifikasiya orqanı – mmüxtəlif regionlarda fəaliyyət göstərən və sertifikasiya sistemində akkreditasiya olan hüquqi şəxs keçirir. Daşımaçı müstəqil formada sertifikatlaşdırma orqanına mürüciət edə bilər. Bir neçə orqanı olan sertifikatlaşdırma sistemi mərkəzi orqanda birləşir və bu qrqanın nəzdində şura yaradılır.Sertifikatlaşdırma orqanına olan əsas tələb onun istehlakçıdan , istehsalçıdan və dövlətdən asılı olmamasdır Yəni müstəqil olaraq üçüncü tərəf kimi iştirak edir. Sertifikatlaşdırma üzrə ekspert ali təhsilli , bu sahə üzrə praktiki təcrübəyə malik olmaqla xüsusi kurs keçməli və akkreditasiyadan keçmək haqqında vəsiqəsi olmalıdır. Sertifikatlaşdırma orqanı heç bir icra strukturunun tərkibinə daxil olmayaraq müstəqil hüquqi şəxs olurlar. Sertifikatlaşdırma ödənişli əsaslarla həyata keçirilir. Ödəniş haqqı tariflə və sertifikatlaşdırma orqanı ilə bağlanmış müqavilə əsasında müəyyən olunur. Sertifikatlaşdırma zamanı əsasən sərnişin daşımalarızamanı normativ tələblərə əməl olunma şərtləri yoxlanılır. Ekspert bu yoxlamaları bir başa ANM- də və avtobus marşrutlarında təşkil edir : Hərəkətin təhlükəsizliyi üzrə daşıma sənədlərini araşdırır , daşıma personalının təcrübəsinə olan tələbləri öyrənir, nəqliyyat vasitələrinin, yol qurğularının texniki vəziyyətinə qoyulan tələbləri , texniki – istismar sənədlərin doldurulma qaydalarını , sürücülərin tibbi müayinədən keçməsini , nəqliyyat vasitələrinin texniki baxışdan keçməsini və s. yoxlayır Sərnişin daşımalarında sertifikasiya icazə verilən 2 sxemdən biri üzrə aparəılır. Avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında sertifikatlaşdırma ИСО-МЭК təlimatlarına və ИСО standartlarının 9000 və uyğun aparılır. 10000 seriyalarına

Rusiya federasiyasında gətirilməsindən altı aydan çox keçmiş nəqliyyat vasitələrtifikatlaəri məcburi sertifikasiyadan keçməlidir.

60. **Sərnişin avtonəqliyyat vasitələrinin sürücülərinə dair tələblər**

61. *3.1. Avtobuslarla sərnişin daşımalarına "D" kateqoriyası üzrə nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi olan (yaşı 23-dən az və 65-dən çox olmayan və avtonəqliyyat vasitələrini idarə etmək sahəsində təcrübəsi beş ildən az olmayan), "DE" kateqoriyası üzrə nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi olan (yaşı 26-dan az və 65-dən çox olmayan və "D" kateqoriyasına daxil olan avtonəqliyyat vasitələrini idarə etmək sahəsində təcrübəsi üç ildən az olmayan) sürücülər buraxılırlar.***[6]***

62. 3.2. Taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarına "B" və ya "BE" kateqoriyaları üzrə nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi olan, yaşı *21-dən az olmayan, iki ildən artıq müddətdə mülkiyyətində və ya digər qanuni əsaslarla istifadəsində (icarə, etibarnamə və s.) olan avtonəqliyyat vasitəsini idarə edən* sürücülər buraxılır.**[7]**

63. 3.3. Ümumi istifadədə olan avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarında istismar edilən avtonəqliyyat vasitələrinin~~, o cümlədən taksi minik avtomobillərinin~~ sürücüləri Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən peşə fəaliyyətinə və davranışına dair təsdiq olunmuş xüsusi proqram üzrə hazırlıq keçməli, habelə avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarını tənzimləyən normativ hüquqi aktlar barədə zəruri biliklərə malik olmalıdırlar. *Taksi minik avtomobillərinin sürücüləri etik davranış və avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarını tənzimləyən normativ hüquqi aktlara dair xüsusi hazırlıq keçməlidirlər. Taksi minik avtomobillərinin sürücüləri üçün xüsusi hazırlığın keçirilməsi qaydası, proqramı və müddəti Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən müəyyən edilir. Xüsusi hazırlıq Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən təşkil edilir və keçirilir.* **[8]**

64. 3.4. Avtobus və taksi sürücüsü alkoqol, narkotik və güclü təsir göstərən digər maddələrdən istifadə edib-etməməsinin və ümumi səhhətinin yoxlanılması üçün yol vərəqəsində qeyd edilməklə reysqabağı tibbi müayinədən keçməlidir.

65. 3.5. Sərnişin daşımalarını yerinə yetirən sürücüdə aşağıda göstərilən şəxsi sənədlər və nəqliyyat vasitəsinin sənədləri olmalıdır:

66. 3.5.1. müvafiq sərnişin avtonəqliyyat vasitəsini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi;

67. 3.5.2. avtonəqliyyat vasitəsinin qeydiyyat şəhadətnaməsi;

68. 3.5.3. avtonəqliyyat vasitəsinin *qanunla müəyyən edilmiş hallarda* dövlət texniki baxışından keçməsi, habelə texniki vəziyyətinin reysqabağı yoxlanılması haqqında sənəd;

69. 3.5.4. avtonəqliyyat vasitəsi sahiblərinin mülki məsuliyyətinin icbari sığortası və sərnişin daşımaları xidmətini həyata keçirən avtonəqliyyat vasitələri ilə daşınan sərnişinlərin (şəhərdaxili və ya qəsəbədaxili daşınan sərnişinlər istisna olmaqla) fərdi

qəza sığortası müqaviləsinin “İcbari sığortalar haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanununa uyğun olaraq bağlanmasını təsdiq edən icbari sığorta şəhadətnaməsi;**[9]**

70. 3.5.5. müəyyən edilmiş formada yol vərəqəsi;

71. 3.5.6. avtonəqliyyat vasitəsi üçün verilən lisenziya kartı;

72. 3.5.7. *icarə və ya digər əşya hüquqlarına dair müqaviləsi*, etibarnamə (daşıyıcı avtonəqliyyat vasitəsinin sahibi olmadıqda); **[10]**

73. 3.5.8. sürücünün qaz balonlu sərnişin avtonəqliyyat vasitələri ilə təhlükəsiz işləməyə dair təlim keçməsi haqqında vəsiqə (şəhadətnamə), avtonəqliyyat vasitəsində quraşdırılmış qaz balonlarının müayinədən keçməsi və nəqliyyat vasitəsinin qaz yanacağı ilə işləməyə uyğunlaşdırılması haqqında akt.

74. 3.6. Sərnişin avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq sərnişin daşımalarını yerinə yetirən sürücüdə əlavə olaraq aşağıdakı sənədlər olmalıdır:

75. 3.6.1. xarici dövlətlərin vizası (zəruri olduqda) olan vətəndaş pasportu;

76. 3.6.2. taxoqrafın çap edilmiş qeydləri (taxoqramlar);

77. 3.6.3. tibbi sığorta şəhadətnaməsi;

78. 3.6.4. sərnişin avtonəqliyyat vasitəsinin ekoloji və təhlükəsizliyi normalarına uyğunluğu haqqında sertifikatlar (daşımaların yerinə yetirildiyi xarici dövlətlərdə tələb olunduqda);

79. 3.6.5. müntəzəm və ya qeyri-müntəzəm sərnişin daşımalarının xarici dövlətin (dövlətlərin) ərazisindən keçməklə yerinə yetirilməsi üçün beynəlxalq marşrutlar üzrə icazələr (tələb olunduqda).

Taksomotor daşımalarının planlaşdırılması.

Şəhər və şəhərətrafı sərnişin daşımalarında taksomotor daşımalarının planlaşdsırılması fərqli yerinə yetirilir. Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının planlaşdırılmasında istifadə olunan əsas texniki istismar göstəriciləri aşağıdakılardır: ümümi yürüş , pulu ödənilən yürüş ,taksi avtomobilinin xətdə olma , taksinin pulu ödənilən boş dayanma vaxtı , istismar sürəti , və s.

Taksi avtomobilinin ümümi yürüşüdən sərnişinlər tərəfindən pulu ödənilən yürüşdən , sıfırlı yürüşdən , pulsuz (sərnişinsiz) yürüşdən ibarət olub aşağıdakı ifadə ilə hesabnlanmır.

$L = L_{pl} + L_s + L_{ps}$ (1)

$L_{pl} = L = L_{pl}^{s} + L_{pl}^{ss}$

Burada L – taksi avtomobilin ümümi yürüşü;

L_{pl} - taksi avtomobilin pullu yürüşü;

L_s – gündəlik sıfırlı yürüş ;

L_{ps} – pulsuz yürüş;

L_{pl}^{s} – sərnişinlə pullu pullu yürüş ;

$+L_{pl}^{ss}$ - çağırışa gələn taksinin pulu ödənilən sərnişinsiz yürüşü.

Taksi avtomobili üçün pullu yürüş əmsalı müəyyən müddət ərzində taksi avtomobilinin pullu yürüşünün onun ümümi yürüşünə nisbəti ilə hesablanır və $\beta_P = \frac{L_{pl}}{L}$ (2)

Taksi avtomobilinin sərnişinlə yürüşünün ümümi yürüşə nisbəti isə yürüşdən istifadə əmsalı adlanır və $\beta = \frac{L_{pl}^{s}}{L}$ ifadəsi ilə hesablanır.Qeyd edək ki , minik taksi avtomobillərində pullu yürüş əmsalı avtomobillərdən istifadənin əsas səmərəlilik göstəricilərindən biridir. Bu göstəricinin yüksək olması minik avtomobillərindfən səmərəli istifadə olmasına dələlət edir. Taksi vtomobillərin xətdə olma vaxtı (sürücülərin nahar fasiləsi çıxmaqla)yürüşə və dayanmaya sərf etdikləri vaxtların cəmindən ibarətdir.və $T_n = T_h + T_b$ (3)

Burada T_n - avtomobilin naryadda olma vaxtı, T_h hərəkətdə olma vaxtı, T_b isə boş dayanma vaxtıdır.Taksi avtomobilinin xətdə boş dayanma vaxtına sərnişin tərəfindən pulu ödənilən yəni , taksometrin qoşulu olduğu , dayanacaqda sərnişin gözləyərkən boş dayandığı və texniki nasazlıqlar olduqda və küçə hərəkəti qaydalarına görə boş dayanma vaxtları aiddir.Sərnişinlə gediş zamanı küçə hərəkətinin təşkili ilə əlaqədar taksinin boş cayanmaları taksometr vasitəsi ilə qeydə

alınır və gediş haqqına daxil edilir. Taksinin xətdə faydalı vaxtı sərnişin tərəfindən pulu ödənilən yürüş vaxtı və pulu ödənilən dayanma vaxtından ibarətdir. və $T_f = T_{pl}^{y} + T_{pl}^{d}$ $\varepsilon_t = \frac{T_f}{T_n}$ (5

Taksinin bir gedişə sərf etdiyi vaxt pnun xətdəki faydalı iş vaxtının oturmaların sayına olan nisbəti olub $t_g = \frac{T_{pl}^{y} + T_{pl}^{d}}{O}$ (6) ifadəsi ilə hesablanır.

Burada O – oturmaların sayıdır.

Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşınması gedikşlərin (oturmaların)sayı və dolma əmsalı ilə səciyələnir. Taksi avtomobilləri ilə faktiki daşınan sərnişinlərin sayı müşahidələr və daşımalara tələbin paylanmasının tədqiqinin nəticələri , sutkalıq pullu yürüş və bir sərnişinin orta gediş məsafəsinə görə hesablanır. Taksinin orta dolmaslını daşınan sərnişinlərin sayının taksinin gedişlərinin sayına bölməklə tapmaq olar. $q_{or} = \frac{Q}{O}$ (7)

Dolma və tutumdan istifadə əmsalı taksinin orta dolmasının onun nominal tutumuna olan nisbəti kimi təyin olunur. $\gamma_d = \frac{q_{or}}{q_n}$ (8)

Bu göstərici daşınan sərnişinlərin sayını təyin etdikdə və taksomotor daşımalarının bütün şəhər nəqliyyat növlərinin ümümi daşıma həcmində xüsusi çəkisini aydınlaşdırmaqda nəzərə alınır. Taksi avtomobillərində sərnişinin orta gediş məsafəsini ümümi pullu (sərnişinlə) yürüşü oturmaların sayına bölməklə tapırlar. $L_{or} = \frac{L_{pl}^{s}}{O}$ (9)

Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarınlın sertifikatlaşdırılması.

Sertifikatlaşdırma latın sözü olub ,,düzgün edilmişdir’’mənasını verir’’Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarının sertifikatlaşdırılması dedikdə , daşımaçının sərnişinə göstərdiyi xidmətin müəyyən olunmuş tələblərə uyğunluğunun müvafiq təşkilat (sertifikatlaşdırma hüququ olan) üçüncü tərəf tərəfindən yazılı təsdiqi başa düşülür. Sertifikatlaşdırma məhsulun və xidmət fəaliyyətinin normativlərə müəyyən olunmuş tələblərə uyğunluğuna əminlik yaradan və nəticəsi yazılı təsdiqini

tapan prosesdir. Əsas şərt odur ki, məhsulun və xidmətin keyfiyyətinə zəmanəti üçüncü şəxs tərəfindən verilir.Sertifiklatlaşdırma üzrə milli orqan AZS öz fəaliyyətini müəyyən olunmuş normativlərə uyğun olaraq səlahiyyətləri çərçivəsində respublikamızda qüvvədə olan qanunvericiliyə uyğun yerinə yetirir. Müəyyən oliunmuş bu tələblər xidmət keyfiyyətinin , hər şeydən əvvəl sərnişinlərin həyat və sağlamlığının təmin olunmasına və ətraf mühitin qorunmasına hesablanıb. Buna görə də sertifikatlaşdırma aşağıdakı məqsədlərlə aparılır.

- əmtəə bazarında müəssisə və təşkilatların normal fəaliyyəti üçün şərait yaratmaq ;
- beynəlxalq iqtisadi ,elmi –texniki əməkdaşlıqda və beynəlxalq ticarətdə iştirak etmək ;
- normativ tələblərə uyğun xidmət və məhsulu seçməkdə istehlakçılara şərait yaratmaq ;
- Istehlakçıları istesalçıların keyfiyyətsiz məhsulıundan və xidmətindən qorumaq ;
- məhsulun və xidmətin ətraf mühitə və insanların həyat və
- sağlamlıqlarına , əmlaklarına zərərli təsirinə nəzarət. ;
- məhsul və xidmətin istehsalçının elan etdiyi göstəricilərə uyğunluğunu təsdiq etmək.

Avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin sertifikatlaşdırmasının normativ əsasını istehlakçıların hüquqlarının qorunması haqüqında Az. Respublikasının qanunu , Avtomobil nəqliyyatı haqqında Az. R-nın Qanunu , və s.

Sertifikatlaşdırma məcbari və könüllü ola bilər. Məcbarı sertifikatlaşdırma qanunvericiliyin tələblərinə uyğun dövlət tərəfindən keçirilir.Əvvələr Rusiya Federasiyasında da avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin sertifikatlaşdırılması icbari qaydada keçirilməsi nəzərdə tutulmuşdur. Lakin tələb olunan səviyyədə normativ təminatı olmadığı üçün 2003-cü ildə avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin sertifikatlaşdırılması dayandırılmışdır. Lakin mütəxəssislər avtomobil nəqliyyatının kifayət qədər yüksək təhlükəsizliyini nəzərə alaraq bu sertifikatlaşdırma yenidən bərpa olundu. Könüllü sertifikatlaşdırmanı bu sertifikatlaşdırmanın keçirilməsi səlahiyyətlərini öz üzərinə götürmüş hüquqi şəxslər keçirirlər və daşımaçıya Sertifikatlaşdırmanı keçməsi haqqında xüsusi tələblərə uyğun tərtib olunmuş blank verilir. Uyğunluq sertifikatında və ona əlavədə göstərilir : daşımaçının adı , verilmə tarixi ,etibarlılıq müddəti , uyğunluq sertifikatın verildiyi xidmətin adı və nişanı .Uyğunluq sertifikatın blankı və ona əlavə müəyyən olumuş qaydalara uyğun doldurulmalıdır. Sertifikatlaşdırmanın müddəti sertifikatlaşdırmanın nəticəsinə və sertifikatlaşdırma haqqında sənədlərin etibarlılıq müddətinə görə təyin olunur. Daşımaçıya sertifikatlaşdırmanın aparıldığı işlərin yerinə yetirilməsidə uyğunluq nişanından istifadə üçün lisenziya verilir. Uyğunluq nişanı müəyyən olunmuş qaydada qeydiyyatdan keçirilir .Daşımaçı uyğunluq nişanından müxtəlif sənədlərdə , blanklarda , biletlərdə , qəbzlərdə ,müqavilələrdə, infarmasiya materiallarında və sertifikasıya xidmətinin tələb olunduğu digər yerlərdə istifadə edə bilər. Məcburi sertifikatlaşdırmanişa nı Azərbaycan Respublikasının bütün ərazisində qüvvədədir. Sertifikatlaşdırmada üç qrup sənəddən istifadə olunur. Sistemi təşkil edən sənədlər ,sertifikatlaşdırma sisteminin normativ əsaslaranı təşkil edən sənədlər və sertifikatlaşdırılmanın keçirilməsi üçün əsas olan (qanunvericilik aktları , avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin qaydalar və standartlar , sanitar və yanğın təhlükəsizliyi qaydaları , və s.) sənədlər Sertifikatlaşdırmanın keçirilməsi üçün əsas olan sənədlər sertifikatlaşdırma sisteminin əsas sənədlər hesab olunur. Sertifikatlaşdırma prosesi daşımaçının sertifikatlaşdırma orqanlarının birinə ərizə ilə müraciəti ilə başlayır və 15 gün müddətində sertifikatlaşdırılmanın keçirilməsi və imtiuna səbəbləri göstərilməklə imtina haqqında qərar qəbul edilir:xidmətlərin müəyyən olunmuş tələblərə

uyğun olmasının qiymətləndirlməsi ; sertifikatın verilməsi və ya imtinası haqqında qərın qəbul edilməsi ;sertifikaktın və uyğunluq nişanından istifadə haqqında lisenziyanın verilməsi ;Sertifikatın qüvvədə olduğu müddətdə sertifikatlaşmış xidmətə müfəttiş nəzarəti.Sertifikatlaşdırmanı sertifikasiya orqanı – mmüxtəlif regionlarda fəaliyyət göstərən və sertifikasiya sistemində akkreditasiya olan hüquqi şəxs keçirir. Daşımaçı müstəqil formada sertifikatlaşdırma orqanına mürüciət edə bilər. Bir neçə orqanı olan sertifikatlaşdırma sistemi mərkəzi orqanda birləşir və bu qrqanın nəzdində şura yaradılır.Sertifikatlaşdırma orqanına olan əsas tələb onun istehlakçıdan , istehsalçıdan və dövlətdən asılı olmamasdır Yəni müstəqil olaraq üçüncü tərəf kimi iştirak edir. Sertifikatlaşdırma üzrə ekspert ali təhsilli , bu sahə üzrə praktiki təcrübəyə malik olmaqla xüsusi kurs keçməli və akkreditasiyadan keçmək haqqında vəsiqəsi olmalıdır. Sertifikatlaşdırma orqanı heç bir icra strukturunun tərkibinə daxil olmayaraq müstəqil hüquqi şəxs olurlar. Sertifikatlaşdırma ödənişli əsaslarla həyata keçirilir. Ödəniş haqqı tariflə və sertifikatlaşdırma orqanı ilə bağlanmış müqavilə əsasında müəyyən olunur. Sertifikatlaşdırma zamanı əsasən sərnişin daşımalarızamanı normativ tələblərə əməl olunma şərtləri yoxlanılır. Ekspert bu yoxlamaları bir başa ANM- də və avtobus marşrutlarında təşkil edir : Hərəkətin təhlükəsizliyi üzrə daşıma sənədlərini araşdırır , daşıma personalının təcrübəsinə olan tələbləri öyrənir, nəqliyyat vasitələrinin, yol qurğularının texniki vəziyyətinə qoyulan tələbləri , texniki – istismar sənədlərin doldurulma qaydalarını , sürücülərin tibbi müayinədən keçməsini , nəqliyyat vasitələrinin texniki baxışdan keçməsini və s. yoxlayır Sərnişin daşımalarında sertifikasiya icazə verilən 2 sxemdən biri üzrə aparəılır. Avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında sertifikatlaşdırma ИСО-МЭК təlimatlarına və ИСО standartlarının 9000 və uyğun aparılır. 10000 seriyalarına

Rusiya federasiyasında gətirilməsindən altı aydan çox keçmiş nəqliyyat vasitələrtifikatlaəri məcburi sertifikasiyadan keçməlidir.

Minik taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının keyfiyyətin inteqrasiya olunmuş kompleks idarə etmə sistemi.

Minik taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının keyfiyyətinin idarə olunmasının vahid sistemi sərnişin daşımaları üçün nəzərdə tutulmuş hərəkət tərkibinin texniki vəziyyətinin tələb olunan səviyyəyə uyğunluğu və bu sahədə normativ sənədlərlə tənzimlənən bir-biri əlaqəli təşkilati , texniki , iqtisadi və sosial tədbirlər və metod və vasitələrin məcmusudur. İnteqrasiya olunmuş keyfiyyətin idarəetmə sisteminin əsas prinsipləri aşağıdakılardır:

Minik taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının keyfiyyətin idarə olunma sistemi

- ANM – nin idarə olunma sisteminin tərkib hissəsi olmalı ;
- Istehsal və xidmət prosesinin bütün mərhələlərində keyfiyyətli idarəetmənin təmini ;
- Keyfiyyəti yüksəltmək üçün maddi və mənəvi həvəsləndirmədən aktiv istifadə etmək ;
- Keyfiyyətin yüksəlməsi standartlaşdırma metodlarına əsaslanmalıdır ;
- Plan üzrə nəqliyyat vasitələrinin xəttə buraxılının təmin olunması ;
- Minik taksi avtomobillərinə artan tələbata uyğun olaraq keyfiyyət göstəricilərini sistematik olaraq artırmaq ;

- əhaliyə xidmət mədəniyyətini və keyfiyyətini yüksəltmək;
- əsas fondan (hərəkət tərkibi avadanlıq və s) səmərəli istifadə etmək ;
- maliyə vəsaitlərindən səmərəli istifadə
- əhalinin minik taksomotor daşımalarına olan tələbinin ödənilməsi ;
- taksi avtomobil sürücülərinin işinin planlaşdırılmasının təkmilləşdirilməsi;
- hərəkət tərkibinin texniki vəziyyətinin yaxşılaşdırılması ;
- ANM –nin və hərəkət tərkibinin səmərəli idarə olunmasının səmərəliliyinin yüksəldilməsində rabitə vasitələrindən və digər texniki vasitələrdən istifadə etmək ;
- ANM –nin işinin uçot və analizini təkmilləşdirmək və İKT –nin tətbiqi ;
- Keyfiyyətli xidmətə görə ANM –ndə s
- Timullaşdırma tətbiq etmək

Aşağıda qeyd olunan amillər hesabına əhaliyə taksi avtomobilləri ilə nəqliyyat xidmətinin keyfiyyətini yüksəltmək .

-taksi avtomobilinin kirayələnməsinə (taksi duracaqlarınında boş taksinin olması hesabına) vaxtı sərfini azaltmaq ;

-taksi duracaqlarını rasional yerləşdirmək ;

- sifarişlə xidmət sistemini inkişsf etdirmək :

- taksi avtomobilin sifarişinə görə ödənişi azltmaq .

ANM-də əhaliyə kompleks nəqliyyat xidmətinin yüksəldilməsi proqramnının olması vacibdir. Bu proqrama daxil olmalıdır

4. Yaşayış məntəqələrində ənaliyə nəqliyyat xidməti səviyyəsinin analizi ;
5. Aparılan analizin nəticələrinə görə xidmət keyfiyyətinin yüksəldilməsinin tədbirlər planınını hazırlamaq
6. Hazırlanmış proqramın tətbiqi nəticəsində gözlənin effektivliyin qiymətləndirilməsi

Taksomotor nəqliyyat vasitələrinin istifadəsinin səmərəliliyi asılıdır :

- Taksi avtomobillərinin xəttə çıxış əmsalından ;
- Pullu yürüş əmsalından ;
- Naryadda olma vaxtı ;
- Istismar sürəti .

Sərnişinlərə göstərilən nəqliyyat xidmətinin keyfiyyəti texniki – istismar göstəricilərinin qiymətinə görə müəyyən olunur .

Əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətinin keyfiyyət göstəricilərinin normativ qiymətləri .

-1. 1000 məfərə düşən avtoobillərin sayı (yaxşı) 1.36- 1.73 ;

2 bir km –də yerləşən taksi duracaqların sayı (yaxşı) 0,8668 ;

3Tasinin kirayənməsinə sərf olunan vaxt. dəq.(yaxşı)12,35-18,2;

4.sifarişə taksinin göndərilmə uzaqlığı - km (yaxşı)2,3 – 3,59 ;

5 sərnişinlərə mədəni xidmət əmsalı)yaxşı) 0,72- o , 833:

Qeyd edək ki , əhaliyə taksomotor xidmətinin keyfiyyəti əhalinin şikayətləri nəzərə alınmaqla mədəni xidmət əmsalına görə qiymətləndirilir və $K_m = 1/N_ş$ (1)

$N_ş$ - sərnişinlərdən daxil olan şikayətlərin sayı.

Taksi avtomobilinin kirayələnməsinə sərf olunan vaxt- dəq. normativ qiymətlər :

Əhalinin sayı 1miliondan çox -20 dəq ;
250-1 milion - 18 dəq ;
250 mindən az – 16 dəq :

getməyə sərf olunan vaxtın Avtomobil duracağına normativ qiymətləri :

Əhalinin sayı 1 milion nəfərdən çox olduqda 8 dəq ;

Əhalinin sayı 250 min- 1 milionnəfər olduqda 8 dəq ;

Əhalinin sayı 250 min nəfərə qədər olduqda 8 dəq :

Duracaqda taksi gözləməyə sərf olunan vaxt əhalinin sayından asılı olaraq 8 -12 dəq olur.

Təcili sifarişlər üzrə taksinin verilmə vaxtının normativ üiyməti :

-əhalinin sayı1 miliondan çox olduqda 12 dəq ;

əhalinin sayı 250 min- 1 milion olduqda 8 dəq :

əhalinin sayı 250 minə qədər olduqda – 5 dəq :

sifarişin yerinə yetirilməsinə gedən taksinin sərnişin tərəfində haqqı ödənilən yürüş orması.:

- əhalinin sayı 1miliondan çox olduqda – 2km ;
- 250 min-1milion - 1, 5 km;
- 250 minəqədər - 1,5 km :
  Taksomotor nəqliyyatında NTX .
  NTX tərəfində taksomotor nəqliyyatının işinə nəzarətin təşkilində məqsəd :
  Şənbə ,bazar, bayramqabağı və bayram günləri , həmçinin gecə və axşam vaxtları əhalinin taksomotor xidmətinə olan tələbatının ödənilməsini təmin etmək aşağıdakı tədbirlərin görülməsi tələb olunur.
- Taksi avtomobillərinin xətdə olma vaxtının azaldılması və taksilərin xəttə buraxılış zamanı qrafikin pozulması hallarının qarşısını almaq vacibdir .

Minik taksi avtomobillərin işinə nəzarətə aiddir :

- Minik –taksi avtomobillərin xəttə buraxılmasına və xətdən qayıtmasına nəzarət ;
-
- ANM-də və xətdə taksomotorların işini yoxlamaq ;
- Yığılan ödənişlərin tamlığına nəzarət ;
- əmək intizamının əməl olunmasına nəzarət
- taksi avtomobillərdən düzgün istifadəsinə avtomobildə sanitar- gigiyenik vəziyyətə , sürücünün geyiminə və sərnişinlərlə davranış qaydalarına nəzarət ;
- avtomobilin xarici görünüşü , onun təmizliyi ,

46 Avtomobil sərnişin nəqliyyatında nəzarət - təftiş xidməti -NTX.

1.NTX-nin hüquq, vəzifə və səlahiyyətləri.

Şəhər və şəhərətrafı avtobu nəqliyyatında nəzarətin təşkili metodları

Avtomobil nəqliyyatının idarə edilməsi sistemində sərnişin nəqliyyatının işinə nəzarət NTX -nə tapşırılmışdır.

NTX – nin əsas vəzifələrinə daxildir :

- Daşıma qaydalarının əməl olunmasına nəzarət ;
- Baqaj və gediş haqlarının ödənilməsinə nəzarət ;
- Yerinə yetirilən işin uçot qaydalarının pozulmasına qarşı mübarizə ;
- Nəğd pul vəsaitlərinin ödənilməsinə nəzarət ;
- Avtobusların xətdəki işinə nəzarət;
- Avtobusların hərəkət qrafikinə əməl olunmasına nəzarət ;
- Işçi heyyətin qeyiminə ,avadanlıqlarına və sanitar vəziyyətinə nəzarət

Qeyd olunan nəzarət funksiyalarını NTX-nin ştatda olan əməkdaşları , ictimai nəzarətçilər və ictimai təşkilatlar həyata keçirir :NTX –nin sreukturu NTX haqqında əsasnamə ilə müəyyən olunur. AN nazirliyinin yanında NTX , avtonəqliyyat birliklərinin nəzdidə isə nəzarət –təftiş şıbəsi yaradılır.

NTX –nin hüquqları :

- Müəssisələrdən görülən işin nəticəsi olaraq statistiuk və digər gğstəricilər haqqında məlumatları tələb etmək ;
- qayda pozuntularını aşkar etmək və onların aradan qaldırılması üçün göstəriş vermək ;
- yoxlamalara adminstrativ –idarə işçilərini ,ctimai nəzarətçiləri və ictimai təşkilatları cəlb etmək;
- nəzarəti həyata keçirənlərə müxafiq vəsiqəni vermək ;

NTX – nin səlahiyyətləri :

- daşımalar haqqında məlumatları ümüləşdirmək ;
- daşıma tariflərinə əməl olunmasına nəzarəti həyata keçirmək ;
- ğdənişləirin yığılmasına nəzarət ;
- taksometrin , sürətölçənin və taksi işıqlarının işlək vəziyyətdə olmasına nəzarət ;

nəqliyyat –hesabat sənədlərinin düzgün tətibatına nəzarət ;

biletlərin düzgün doldurmasına ,saxlanmasına və uçotuna nəzarət

ANM-də kompleks yoxlamalar da iştirak etmək

Vətəndaşların işdəki çatıçmamazlıqlar haqqında şikayət və təkliflərinə baxmaq

NTX-nin əməkdaşların üzərində xidməti vəsiqə , akt və ərizə blankları siqnal jezl , fit və xətkeş

olmalıdır.

NTX –nin bütün bölmələrin əməkdaşları gündə 6 - 7 dəfə avtobusları və 2 dəfə minik avtomobilləri yoxlamalıdırlar.

Minik taksi avtomobillərinin hərəkətinin dispetçer idarə edilməsi .

Şəhərlərdə minik taksi avtomobillərinin hərəkətinin MDS-nın taksomotor bölməsində mərkəzləşdirilmiş formada idarəetmə tətbiq etməklə səmərəli idarə olunmaya nail olmaq olur. Bunun üçün dispetçer idarəetmə sisteminin bütün tələblərinin yerinə yetirilməsi vacibdir. Belə ki ,dispetçer idarə etmə sistemi daşımanın həcmindən asılı olmaqla bütün şəhərlər üçün eynidir. Məlumdur ki . müxtəlif şəhərlərdə taksomotor ANM –nin və onlarda taksi avtomobillərin sayı müxtəlifdir. Ona görə də yerli şəraitdən asılı olaraq dispetçer idarəetmə sisteminin strukturu fərqlənir. Taksomotor dispetçer idarəetmə sistemi təmin etməlidir :

- təsdiq olunmuş qrafikə uyğun vaxtında avtomobilləri xəttə çıxışını ;
- mərkəzləşdirimiş formada avtomobil –taksilərə qbaqcadan olan sifarişləri qəbul etmək və yerinə yetirilməsini təmin rtmək ;
- Dispetçer hesabatları əsasında avtomobillərin xəttə buraxılma planında düzəlişlər etmək ;
- Taksi duracaqlarında əhaliyə göstərilən xidmət keyfiyyətinə nəzarət ;

Taksi – avtomobillərin mərkəzləşdirilmiş qaydada dispetçer idarəetmə sisteminin texnoloji prosesi üç alt sisrüemdən ibarətdir :

4. *Informasiya alt sistemi*
   Bu alt sistem taksi duracaqlarında və səyyar dispetçerlərdən , radiolaşdırılmış taksi avtomobillərin sürücülərindən və sərnişinlərdən daxil olan informasiya. Bu informasiya əhalinin taksomotor daşımalarına olan tələbatın ödənməsini təmin edir.
5. *Nəzarət alt sistemi* .
   Bu alt sistem xətdə taksi avtomobillərin işinə nəzarəti yerinə yetirir.
6. *Nizamlama alt sistemi*. nəzarət alt sistemindən alınan göstəricilərə və daxil olan məlumatlar əsasında nizamlama əməliyyatları yerinə yetirilir.
   Dispetçer idarə etməsinin əsas prinsipi taksomotor avtomobil nəqliyyatına olan faktiki tələbata maksimum tam uyğun boş taksiləri vaxta və şəhər ərazinə görə bölməkdir. Taksi ANM –nin dispetçerin vəzifələrinə aiddir:

   - Taksi avtomobillərinin növbəti xəttə buraxılışa hazırlanmasına nəzarət ;
   - Taksi avtomobillərin xəttə çıxışına sənədlərin hazırlanması.
   - Taksi avtomobillərin xəttə çıxış qrafikinə uyğun xəttə çıxışını təşkil etmək və faktiki çıxış vaxtına nəzarətin təşkili
   - Şəhər ərazisindəki əsas duracaqların taksi avtomobilləri ilə təmin olunmasını təşkil etmək ;
   - Taksi avtomobillərin vaxtından əvvəl ANM -ə qayıtma vaxtı və səbəblərin qeydiyyatını aaparmaqla növbədən kənar yaranan nasazlıqların aradan qaldırılması üçün tədbirlər görmək ;
   - Taksi avtomobillərinin vaxtında ANM -ə qayıtmasına sistematik nəzarət ;
   - Taksi avtomobillərinin iş haqqında gündəlik dispetçer hesabatlarını hazırlamaq
   - Təcili və qabaqcadan verilən sifarişlərin minimum vaxt ərzindəən yaxında yerləşən taksi avtomobillərinin göndərilməsi ilə yerinə yetirmək ;

- Duracaqlarda sərnişin gözləməyə boş dayanma vaxtını azaltmaq ;
- Əhaliyə göstərilən taksomotor xidmətinin keyfiyyətini yüksəltmək ;
- Texniki yardımın fəaliyyətini nizamlamaqla texniki səbəblərdən taksi avtomobillərinin boş dayanmavsxtlarını azaltmaq ;

Aşağıdakıların tətbiqi ilə taksi avtomobillərinin idarə olunmasını asanlaşdırmaq mümkündür :

-taksi duracaqları ilə bir-başa telefon əlaqənin təşkili ;
- taksi avtomobilləri ilə radiotelefon əlaqəsinin təşkili ;
-ANM –nin səyyar xətti dispetçerlərlə radiotelefon əlaqəsinin təşkili ;
- texniki yardım avtomobilləri ilə radiotelefon əlaqənin təşkili ;
-taksi duracaqlarında induktiv rabitə vasitələrinin tətbiqi
- taksi duracaqları ilə televiziya rabitəsinin tətbiqi

Taksomotor daşımalarının idarə edilməsində avtomatlaşdırılmış dispetçer idarə etmə sistemi -ADİES –T

ADİES-T -nin əsas funksiyaları aşağıdakılardır.

- Taksomotor ANM –də taksi avtomobillərin plan üzrə xəttə çıxışının yerinə yetirməsini və ona nəzarət;
- Taksi avtomobillərinə təcili və qabaqcadan oln sifarişlərin avtomatlaşdırılmış qəbulu ;

Avtomatlaşdırılmış üsulla taksi duracaqlarındakı boş taksiların sayı və nömrələri haqqında informasiyanı toplamaq ;

- Təcili sifarişlərin yerinə yetirilməsi üçün duracaqlardakı boş taksi avtomobillərin operativ idarə olunması ;
- Taksomotor avtomobillərinə tələbatın yüksək olduğu duracaqlar arasında onların avtomatlaşdırılmış paylanması
- MDS –nın dispetçerləri arasında işin bərabər paylanması .
- Taksomotor daşımaların operativ dispetçer idarə edilməsi üçün statistik informasiyanın yığılması ,toplanmasaı və emalı

9. Taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları

Taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarını yerinə yetirən daşıyıcı, daşımaları müəyyən edilmiş ərazi hüdudlarında, sərnişinlərin rahatlığını və təhlükəsizliyini təmin edə bilən və bu növ daşımalar üçün nəzərdə tutulmuş avtonəqliyyat vasitələri ilə həyata keçirməlidir.

Vağzalların, hava limanlarının, xəstəxanaların, ticarət və mədəniyyət mərkəzlərinin, kütləvi istirahət komplekslərinin və yaşayış massivlərinin yerləşdiyi ərazilərin yaxınlığında taksi minik avtomobillərinin dayanacaqlarının geniş şəbəkəsi təşkil edilir.

Taksi minik avtomobilləri ilə sərnişinlərin daşıma haqqının dəyəri, avtomobilin verilməsinə, minməyə, bir kilometr ödənişli gedişə və bir saat ödənişli boşdayanmaya görə elan edilmiş tariflərdən asılı olaraq taksometrin göstəricisinə əsasən müəyyən edilir. Taksi minik avtomobilinin sifarişçiyə təqdim edilməsinə görə haqqın müəyyən edilməsi qaydası sərnişin daşınmasını yerinə yetirən daşıyıcı və ya təşkilatçı tərəfindən elan edilir.

Sifariş gözləyərkən daşıyıcı taksi minik avtomobilləri üçün nəzərdə tutulmuş "Taksilərin dayanacaq yeri" yol nişanı ilə işarələnmiş dayanacaqlardan istifadə edə bilər.Taksi minik avtomobilinin bir neçə sərnişin tərəfindən dayanacaqda kirayənlənməsinə yalnız növbədə birinci olan sərnişinin razılığı ilə yol verilir. Taksi minik avtomobilini kirayələmiş sərnişinin razılığı ilə daşıyıcı digər sərnişinlərin avtomobilə yolüstü mindirilməsini həyata keçirə bilər. Bu hallarda gediş haqqının ümumi məbləği sərnişinlər arasında onların hər birinin getdiyi məsafəyə uyğun olaraq bölüşdürülür. Bir taksi minik avtomobili eyni istiqamətdə gedən bir neçə sərnişin tərəfindən kirayələndikdə və həmin sərnişinlərin getdikləri məsafə təxminən bərabər olduqda, gediş haqqının ümumi məbləği sərnişinlər arasında bərabər bölüşdürülür.

9.7. Taksi minik avtomobili kirayələnmədikdə, onun damındakı "Taksi" tanınma nişanı fənəri sürücü tərəfindən yandırılmalı, taksi minik avtomobili sərnişin tərəfindən kirayələndikdə isə həmin fənər söndürülməlidir.

9.8. Taksi minik avtomobilinin salonunda siqaret çəkməyə və pəncərələrin açılmasına yalnız sərnişinin və sürücünün qarşılıqlı razılığı ilə yol verilir.

9.9. Taksi minik avtomobillərində oddan təhlükəli, tezalışan, partlayıcı, zəhərli maddələr və materialların, kəsici, çirkləndirici və ya avtomobilin salonunun üzlüyünü korlaya bilən baqajın, üzlüksüz və ya qablaşdırılmamış odlu silahın, heyvan və quşların (pişiklərin, ağızlığı taxılmış və qısa xalta qayışı olan itlərin altına salınan xüsusi döşənəklərin olduğu halda, səbətdə, zənbildə, çantada xırda heyvanlar, dibi bağlı və açıq olmayan qəfəsdə quşlar istisna olmaqla) daşınmasına yol verilmir.

9.10. Taksi minik avtomobili sürücüsünün vəzifələri aşağıdakılardır:

9.10.1. müvafiq qaydada gündəlik reysqabağı tibbi müayinədən keçmək;

9.10.2. istifadəsində olan avtonəqliyyat vasitəsinin *qanunla müəyyən edilmiş hallarda* dövlət texniki baxışdan keçməsini, rübdə bir dəfə texniki, istismar, təhlükəsizlik və ekoloji tələblərə uyğunluğunun yoxlanılmasını, həmçinin reysqabağı yoxlanılmasını təmin etmək və istismar edərkən onu texniki cəhətdən saz vəziyyətdə saxlamaq;**[19]**

9.10.3. xidmət göstərdiyi ərazinin hüdudlarında küçələrin və əsas obyektlərin adlarını və onların yerləşdiyi yerləri, taksi minik avtomobilləri üçün nəzərdə tutulmuş dayanacaqların yerlərini, yol hərəkətinin təşkilini, tibbi yardım və polis bölmələrinin yerləşdiyi yerləri bilmək;

9.10.4. avtonəqliyyat vasitəsinin salonunun və baqaj bölməsinin təmiz vəziyyətdə olmasına daim nəzarət etmək, iş vaxtı təmiz və səliqəli geyimdə olmaq, habelə sərnişinlərlə və nəzarət edən şəxslərlə ünsiyyətdə nəzakətli olmaq;

9.10.5. xidmət etdiyi ərazi hüdudlarında sərnişini göstərilən ünvana çatdırmaq;

9.10.6. daşımanın yerinə yetirilməsi üçün dayanacaqda sifarişi gözləyərkən "Taksi" tanınma nişanı fənərini yandırmaq və taksi minik avtomobilinin salonunda olmaq;

9.10.7. dayanacaqda sərnişinlərin növbə ilə taksi minik avtomobilinə minməsini təmin etmək;

9.10.8. yol hərəkəti qaydalarına riayət etməklə sifariş edilməmiş taksi minik avtomobilini gedişi həyata keçirmək istəyi olan və müvafiq işarə edən sərnişinin tələbi ilə dayandırmaq;

9.10.9. sərnişinə xidmət göstərilməsini davam etdirməyə yol verməyən nasazlıq aşkar edildikdə, taksometrin göstəricilərinə görə sərnişinlə hesablaşmaq və gedişin davam etdirilməsində ona yardım etmək;

9.10.10. sərnişindən təyinat məntəqəsini öyrəndikdən sonra, taksometri işə salmaq, "Taksi" tanınma nişanı fənərini söndürmək və hərəkətə başlamaq;

9.10.11. yol hərəkəti qaydalarına riayət etməklə, sərnişinin göstərdiyi ünvana ən qısa yolla getmək;

9.10.12. hərəkət marşrutunu yalnız sərnişinin razılığı və ya təşəbbüsü ilə dəyişmək;

9.10.13. daşınma başa çatdıqda, taksometrin göstəricisinə uyğun olaraq sərnişinə gediş qiymətini elan etmək, onunla hesablaşmaq, sərnişinə qanunvericilikdə nəzərdə tutulmuş qaydada çek və ya ödəniş qəbzini vermək, baqajı vermək, avtomobildə sərnişinin əşyasının (əşyalarının) yaddan çıxıb qaldığı aşkar edildikdə isə onun (onların) sahibinə qaytarılması üçün zəruri tədbirlər görmək.

9.11. Taksi minik avtomobili sürücüsünün aşağıdakı hüquqları vardır:

9.11.1. sərnişindən ictimai qaydaya riayət edilməsini tələb etmək;

9.11.2. sərnişin tərəfindən ictimai qayda pozulduqda gedişi dayandırmaq, sərnişinlə hesablaşmaq, sərnişini düşürmək, yaxud polis bölməsinə aparmaq;

9.11.3. gediş haqqını ödəməkdən boyun qaçıran sərnişinin şəxsiyyətini müəyyən etmək üçün daxili işlər orqanlarına müraciət etmək;

9.11.4. daşınma ilə əlaqədar xidmətin göstərilməsi başlananadək sərnişinin gediş haqqını ödəmək imkanında şübhə olduqda, sərnişindən qabaqcadan gedişin və boşdayanmanın güman edilən dəyərindən artıq olmayan miqdarda ödəniş almaq;

9.11.5. taksi minik avtomobilinin sifarişçisi razılaşdırılmış vaxtda xidmət göstərilməsi üçün nəzərdə tutulan yerə gəlmədikdə, sifarişi baş tutmamış hesab etmək;

9.11.6. sərnişin çirkli paltarda və ya sərxoş vəziyyətdə olduqda, kobud surətdə ictimai qaydanı pozduqda, yaxud sürücüyə avtonəqliyyat vasitəsini idarə edərkən mane olduqda, gedişi dayandırmaq və həmin sərnişinin daşınmasından imtina etmək.

9.12. Taksi minik avtomobilin sürücüsünə aşağıdakılar qadağandır:

9.12.1. taksi dayanacağı üçün müəyyən edilməmiş yerlərdə sifariş gözləmək və hərəkətə təhlükə yaradan yerlərdə sərnişinlərə xidmət göstərmək;

9.12.2. hərəkətə təhlükə yaradan texniki nasazlığı, o cümlədən nasaz və ya plombası pozulmuş taksometri, yaxud spidometri olan taksi minik avtomobili ilə sərnişin daşınmasını yerinə yetirmək;

9.12.3. taksometr söndürülmüş halda olduqda, sərnişin daşınmasını yerinə yetirmək;

9.12.4. taksi minik avtomobilinin texniki göstəricilərinə əsasən müəyyən edilmiş normadan artıq miqdarda sərnişin və baqaj (əl yükü) daşımaq;

9.12.5. taksi minik avtomobilinə onu birinci kirayələmiş şəxsin razılığı olmadan digər sərnişinləri mindirmək;

9.12.6. sərnişindən taksometrin göstəricisindən artıq miqdarda haqq ödəməyi tələb etmək;

9.12.7. taksi minik avtomobilinin taksometrini və ya tanınma işıq fənərini hər hansı əşyalarla örtmək və ya çıxarmaq.

9.13. Taksi minik avtomobili sərnişininin vəzifələri aşağıdakılardır:

9.13.1. gediş başa çatdıqda taksometrin göstəricisinə əsasən hesablanmış daşınma haqqını ödəmək;

9.13.2. taksi minik avtomobili hərəkət etdikdə sürücünün diqqətini yayındırmamaq və ictimai qaydaya riayət etmək;

9.13.3. gözləmə yeri və vaxtını sürücü ilə razılaşdırmaq;

9.13.4. təyin edilmiş vaxtı ötürməklə sifarişi təxirə saldıqda, müəyyən etdiyi yerə gəlmiş taksi minik avtomobilinin taksometrində göstərilmiş məbləği ödəmək.

9.14. Taksi minik avtomobili sərnişininin hüquqları aşağıdakılardır:

9.14.1. müəyyən edilmiş xidmət ərazisi hüdudlarında təyinat məntəqəsinə gediş üçün taksi minik avtomobilini kirayələmək;

9.14.2. gəlmə yerini və vaxtını göstərməklə taksi minik avtomobilini sifariş etmək (o cümlədən, telefon vasitəsilə);

9.14.3. taksi minik avtmobilinin texniki göstəricilərinə əsasən müəyyən edilmiş normadan artıq olmayan miqdarda əlavə haqq ödəmədən baqaj və əl yükü daşımaq;

9.14.4. taksi minik avtomobili sürücüsünün xahişi ilə qabaqcadan gedişin və gözləmə zamanı dayanmanın güman edilən dəyərindən artıq olmayan miqdarda haqq ödəmək;

9.14.5. taksi minik avtomobilinin salonunda avtomobilin qapısından içəri sərbəst daxil edilə bilən salonun üzlüyünü və avadanlığını korlamayan və çirkləndirməyən, habelə avtomobilin təhlükəsiz idarə edilməsində sürücüyə maneçilik törətməyən müxtəlif əşyaları daşımaq;

9.14.6. daşıyıcının əmlakının korlanmasına görə məsuliyyəti öz üzərinə götürməklə, ağızlığı taxılmış və qısa xalta qayışı olan itləri, habelə xüsusi sukeçirməyən altlığı olan səbətlərdə, zənbillərdə, çantalarda pişikləri, digər xırda heyvanları və dibi bağlı qəfəslərdə quşları daşımaq;

9.14.7. taksi minik avtmobilinin sürücüsündən təyinat məntəqəsinə icazə verilmiş ən qısa marşrutla hərəkət etməyi tələb etmək;

9.14.8. taksi minik avtomobilində gediş üçün sifarişin rəsmiləşdirilməsi zamanı göstərilən xidmətlərin təxmini dəyəri və şərtləri barədə məlumat almaq;

9.14.9. sifarişləri qəbul edən məntəqəyə xəbər verməklə, taksi minik avtomobilinin müəyyən edilmiş vaxtda gəlməsinə ən azı 30 dəqiqə qalmış daşınma üçün edilmiş sifarişi ləğv etmək;

. kirayə və ya gediş haqqının ödənilməsi barədə çek və ya ödəniş qəbzi tələb etmək.

9.15. Taksi minik avtomobilindən növbədənkənar istifadə etmək hüququ hamilə qadınlara, məktəbəqədər yaşlı uşaqlarla olan sərnişinlərə və aşkar şəkildə əlillik əlamətləri olan şəxslərə verilir.

Minik avtomobillərinin təsnifatı

Daşıdığı sərnişinlərin sayı 7 – dən çox olmayan hərəkt tərkibi minik avtomobillləri hesab olunur. Minik avtomobilləri təyinatına , kuzanın növünə , mühərrikin işçi həcminə və digər göstəricilərə görə təsnif olunurlar.

Təyinatına görə minik avtomobilləri ümümi təyinatlı avtomobillərə (taksi) , xidməti istifadə avtomobillərinə , prokat və şəxsi istifadə avtomobillərinə bölünürlər.

Kuzanın növünə görə minik avtomobilləri qapalı (limuzin ,sedan ,universal),açıq (fayton,kariolet ,torpedo) və kombinəedilmiş (açılabilən) olurlar. Qapıların sayına görə kuzalar iki , dörd və beşqapılı olurlar.

Mühərrikin işçi həcminə və öz kütləsinə görə minik avtomobilləri aşağıdakı siniflərə bölünürlər :

ən kiçik ……..1,2 litrdə az;

kiçik ……..1,3-1,8 ;

orta …….1,9-3,5;

böyük…….. 3,5-dən çox;

ali……..məhdudlanmır.

Taksomotor daşımalarının planlaşdırılması.

Şəhər və şəhərətrafı sərnişin daşımalarında taksomotor daşımalarının

planlaşdsırılması fərqli yerinə yetirilir. Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının planlaşdırılmasında istifadə olunan əsas texniki istismar göstəriciləri aşağıdakılardır: ümümi yürüş , pulu ödənilən yürüş ,taksi avtomobilinin xətdə olma , taksinin pulu ödənilən boş dayanma vaxtı , istismar sürəti , və s.

Taksi avtomobilinin ümümi yürüşüdən sərnişinlər tərəfindən pulu ödənilən yürüşdən , sıfırlı yürüşdən , pulsuz (sərnişinsiz) yürüşdən ibarət olub aşağıdakı ifadə ilə hesabnlanmır.

$L = L_{pl} + L_{s} + L_{ps}$ (1)

$L_{pl} = L = L_{pl}^{s} + L_{pl}^{ss}$

Burada L – taksi avtomobilin ümümi yürüşü;

L_{pl} - taksi avtomobilin pullu yürüşü;

L_s – gündəlik sıfırlı yürüş ;

L_{ps} – pulsuz yürüş;

L_{pl}^{s} – sərnişinlə pullu pullu yürüş ;

$+L_{pl}^{ss}$ - çağırışa gələn taksinin pulu ödənilən sərnişinsiz yürüşü.

Taksi avtomobili üçün pullu yürüş əmsalı müəyyən müddət ərzində taksi avtomobilinin pullu yürüşünün onun ümümi yürüşünə nisbəti ilə hesablanır və $\beta_P = \frac{L_{pl}}{L}$ (2)

Taksi avtomobilinin sərnişinlə yürüşünün ümümi yürüşə nisbəti isə yürüşdən istifadə əmsalı adlanır və $\beta = \frac{L_{pl}^{s}}{L}$ ifadəsi ilə hesablanır.Qeyd edək ki , minik taksi avtomobillərində pullu yürüş əmsalı avtomobillərdən istifadənin əsas səmərəlilik göstəricilərindən biridir. Bu göstəricinin yüksək olması minik avtomobillərindfən səmərəli istifadə olmasına dəlalət edir. Taksi vtomobillərin xətdə olma vaxtı (sürücülərin nahar fasiləsi çıxmaqla)yürüşə və dayanmaya sərf etdikləri vaxtların cəmindən ibarətdir.və $T_n = T_h + T_b$ (3)

Burada T_n - avtomobilin naryadda olma vaxtı, T_h hərəkətdə olma vaxtı, T_b isə boş dayanma vaxtıdır. Taksi avtomobilinin xətdə boş dayanma vaxtına sərnişin tərəfindən pulu ödənilən yəni , taksometrin qoşulu olduğu , dayanacaqda sərnişin gözləyərkən boş dayandığı və texniki nasazlıqlar olduqda və küçə hərəkəti qaydalarına görə boş dayanma vaxtları aiddir.Sərnişinlə gediş zamanı küçə hərəkətinin təşkili ilə əlaqədar taksinin boş cayanmaları taksometr vasitəsi ilə qeydə alınıır və gediş haqqına daxil edilir. Taksinin xətdə faydalı vaxtı sərnişin tərəfindən pulu ödənilən yürüş vaxtı və pulu ödənilən dayanma vaxtından ibarətdir. və $T_f = T_{pl}^{y} + T_{pl}^{d}$ $\varepsilon_t = \frac{T_f}{T_n}$ (5

Taksinin bir gedişə sərf etdiyi vaxt pnun xətdəki faydalı iş vaxtının oturmaların sayına olan nisbəti olub $t_g = \frac{T_{pl}^{y} + T_{pl}^{d}}{O}$ (6) ifadəsi ilə hesablanır.

Burada O – oturmaların sayıdır.

Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşınması gedikşlərin (oturmaların)sayı və dolma əmsalı ilə səciyələnir. Taksi avtomobilləri ilə faktiki daşınan sərnişinlərin sayı müşahidələr və daşımalara tələbin paylanmasının tədqiqinin nəticələri , sutkalıq pullu yürüş və bir sərnişinin orta gediş məsafəsinə görə hesablanır. Taksinin orta dolmaslını daşınan sərnişinlərin sayının taksinin gedişlərinin sayına bölməklə tapmaq olar. $q_{or} = \frac{Q}{O}$ (7)

Dolma və tutumdan istifadə əmsalı taksinin orta dolmasının onun nominal tutumuna olan nisbəti kimi təyin olunur.$\gamma_d = \frac{q_{or}}{q_n}$ (8)

Bu göstərici daşınan sərnişinlərin sayını təyin etdikdə və taksomotor daşımalarının bütün şəhər nəqliyyat növlərinin ümümi daşıma həcmində xüsusi çəkisini aydınlaşdırmaqda nəzərə alınır. Taksi avtomobillərində sərnişinin orta gediş məsafəsini ümümi pullu (sərnişinlə) yürüşü oturmaların sayına bölməklə tapırlar. $L_{or} = \frac{L_{pl}^{s}}{O}$ (9)

Taksomotor daşmalarının həcminin hesablanması

Şhərlərdə taksomotor daşımalarının həcmi şəhərin inzibati əhəmiyyətindən , onun coğrafi vəziyyətindən , əhlinin sayından və hərəkətliliyindən, iqlimşəraitindən , ilin mösumundan , həftənin günündən və günün saatından asılıdır. Əhalinin tələbatının öyrənilmə materialları və onların analizi taksi avtomobilləri ilə yerinə yetirilən sərnişin daşımalarının gözlənilən həcmini hesablamaq üçün başlanğıc göstəricilərin alınmasına imkan verir. Şəhər və şəhərdənkənar daşımalar üçün hesabat ayrılıqda aparılır.

Taksi avtomobillərinə olan tələbatı sərnişin daşımalarının gözlənilən həcmi və minik taksi avtomobillərinin məhsuldarlığına görə hesablanır.

Taksomotor daşımalarının illik həcmi yəni taksilərlə illik daşınan sərnişinlərin sayı

$Q_t = 365\, n_t O q_{or}\, \alpha$ (10) ifadəsi ilə hesablanır.

n_t –taksi avtomobillərinin sayı;

α –xəttə çıxış əmsalı ;

O- oturmaların sayı ;

Q_{or} –taksinin orta tutumudur (dolmasıdır.

Taksomotor nəqliyyatı və bütün şəhər sərnişin nəqliyyatı ilə daşınacaq sərnişinlərin sayını bilərək taksi avtomobilləri ilə yerinə yetirilən daşımaların % -ni tapmaq olar. $\mu = \frac{100\ Q_t}{O}$ (11)

Siyahı taksi avtomobillərin illik məhsuldarlığı aşağıdakı kimi hesablamaq olar.

$W_t = 365\ \frac{L\ \beta_p\ q_{or}\ \alpha}{l_{or}}$ (12)

Burada L – taksinin orta sutkalıq ümümi yürüşü ,km.

β_p - pullu yürüş əmsalı;

α – xəttə çıxış əmsalı;

L_{or} - gedişin orta uzunluğu ;

Onda baxılan şəhər üçün taks avtomobillərin sayı $n_t = \frac{Q_t}{W_t}$ (13)

Qeyd edək ki, taksi avtomobillərin sayını əhalinin nəqliyyat hərəkətliliyindən asılı olaraq tapmaq olar.

Minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının texnologiyası .

Texnoloji baxımdan minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının vəzifəsi fərdi qaydada əhaliyə nəqliyyat xidməti göstərməkdir. Fərdi qaydada xidm daşıma zamanı sərnişinə maksimum rahatlığın təmin olunmasını, başqa sözlə sərişinin qapıdan –qapıya daşınmasını nəzərdə tutur. Minik

avtomobill rində istifadə sərnişinlərə vaxta qənaət etməyə imkan verir. Böyük şəhərlərin əhalisinin çox hissəsi şəxsi minik avtomobillərindən istifadə edirvə bunanla da psixoloji gərginliklərini azaldar vəbununla da digər sakinlərlə daimi kontaktda olmaqdan uzaqlaşırlar. Əhalisi az olan yaşayış məntəqələrində minik avtomobili yeganə yerdəyişmə vasitəsi kimi istifadə olunur. Avtobuslarla müqaisədə minik avtomobilləri sərnişin daşımaların təşkili çox xərc tələb edir və bir çox problemləri qabardır. Minik avtomobilləri ölkədə ekoloji problemləri və şəhər ərazisinin ərazisinin çatışmamazlığı kimi məsələni qabardır.Taksi avtomobilləri sərnişin daşımaları ümumi istifadə də olan avtomobil nəqliyyatla sərnişin daşımalarına aiddir. Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları şəhər və şəhər ətrafı zonalarda yerinə yetirilir. Şəhər ətrafı zonalarda xidmət radiusu yerli icra hakimiyyəti orqanları tərəfindən məhdudlaşdırılır və Bak ı şəhrində 50 km müəyyən olunmuşdur. Rəhbərliklə razılaşma əsasında daha uzaq məsafələrə sərnişin daşımalarının yerinə yetirilməsinə icazə verilir. İri şəhərlərdə ixtisaslaşmış taksomotor nəqliyyat müəssisləri fəaliyyət göstərir .Avtomobil taksilər taksometrlə təchiz olunur **..**taksi'' tanınma nişanları olur. Müştərilərlə hesablaşma qabaqcadan müəyyən olunmuş tariflə aparılır. Sifarişlə sərnişin daşımalarında minik avtmobili taksomotor daşımalarından fərqli olaraq müştəriyə sifariş olan müddətdə xidmət göstərir. Sifarişlə xidmətdə ödəniş istifadə olundğu müddətə görə və bəzən isə mürəkkəb ödəniş , yəni avtomobilin yürüş məsafəsi də nəzərə alınmaqla aparılır. Bəzən sərnişinlər daha yüksək komfortabelli minik avtomobili məsəsən uzunluğu artırılmış kondisioner ,bar .videoqurğu quraşdırılmış „ **limuzin** '' sifariş edirlər . Bəzi hallarda minik avtomobili olmayan müəssisələr rəhbər işçilərə və dəvət olunmş nümayəndə heyyətinə bütün gün ərzində xidmət üçün minik avtomobili sifarış edirlər. İqtisadi təsnifatına görə xidməti minik avtomobilləri kommersiya məqsədli və kommersiya məqsədli olmaya bilər. Kommersiya məqsədli minik avtomobilləri hüquqi şəxslərə xidmət edir. Kommersiya məqsədi olmayan minik avtomobilləri isə nəqliyyat tələbatı olan dövət və yerli idarəetmə orqanlarına orqanlarına xidmətd istifadə olunur. Bəzi hallarda minik avtomobilləri sürücü ilə birlikdə istifadə olunur. Avtomobillərin saxlanmasına büdcə xərclərini azaltmaq üçünxidməti avtomobillər sürücüsüzistismar olunur.Minik avtomobillərinin icarəsi əhalinin avtomobillərə olan tələbatı ödəmək üçün təşkil olunur. Əhali bu minik avtomobilləri əmək və mədəni-məişət tələbatını ödəmək üçün istifadə edir.

Taksi avtomobilləri ilə sərnişinlərə xidmətin təşkilinin əsas xüsusiyyəti sərnişinlərə bütün gün ərzində xidmətin göstərilməsidir.

Minik avtomobillərindən istifadə texnologiyası

Texnoloji axımdan minik avtomobilləri fərdi qaydada ,,qapıdan-qapıya'' daşımanı yerinə yetirməklə maksimum rahatlıq təmin olunmaqla və vaxta qənaət rtməklə əhaliyə nəqliyyat xidmətinin göstərilməsini nəzərdə tutur.iri şəhərlərdə sakinlər digər sakinlərlə kontakta yarana biləcək psixoloji gərginliyi azaltmaq üçün fərdi tomobillərdən istifadə edirlər.Əhalisi az olan yaşyış məskənlərində isə minik avtomobilları yeganə daşıma vasitəsi kimi istifadə olunur.Avtobus sərnişin daşımaları ilə müqaisədə minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının təşkili daha çox xərc tələb etməklə eyni zamanda şəhər hava hövzəsinin çirklənməsi və şəhər ərazisində daha çox sahəni tutması (həm hərəkət ,həm də dayanma üçün) kimi problemlər də yaradır. Yerüstü nəqliyyat vasitələrinin dinamiki qabariti nəzərə alınmaqla minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarında hərəkətdə olan avtomobil yolun hərəkət hissəsində 5-6 dəfə çox sahə tutur. Qeyd olunan bu amillər minik avtomobillərdən səmərəli istifadə sferasını müəyyən etməyə imkan verir:

- təcili daşımalar;
- daşımalarda yüksək komfortluq tələb olunduqda
- marşrut nəqliyyatının ximət etmədiyi yaşayış yerlərindəbaqaj daşımalarının müşahidə olunduğu yaşayış yerlərində ;

Sosial-iqtisadi şərait minik avtomobillərinə olan tələbatın artmasının diqtə edir vəilbə-il minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının həcmi artmada davam edir. Hal –hazırda minik avtomobil taksilərdən istifadənin aşağıdakı formalarına praktikada rast gəlinir.

- Sifarişlə avtomobillərin verilməsi ;
- Xidməti istifadə üçün
- Avtomobilin prokata verilməsi.

Minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları daşımaçı ilə bağlanmış müqavilə ilə (kommersiya fəaliyyəti)və ya belə müqavilə olmadan (kommersiya xidməti məqsədi ilə ola da bilər olmaya da bilər) yerinə yetirilə bilər.

Taksomotor avtomobilləri ümumi istifadə də olan avtomobillər qrupuna aid olub şəhər və şəhərətrafı sərnişin daşımalarının yerinə yetirilməsinə xidmət edir. Şəhərətrafı zonalarının radiusu yerli icra hakimiyyəti orqanları tərəfindən müəyyən olunur. Bakı şəhəri üçün bu göstərici 50 km müəyyən olunmuşdur. Daşımaçı ilə razılaşma əsasında şəhərətrafı zonalarda daha uzaq məsafələrə də sərnişin daşımalarını yerinə yetirə bilər.

İri şəhərlərdə balansında yüzlərlə minik taksi avtomobili olan xüsusiləşdirilmiş taksomotor avtonəqliyyat müəssisələri fəaliyyət göstərir.

Texnoloji baxımdan minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarının vəzifəsi fərdi qaydada əhaliyə nəqliyyat xidməti göstərməkdir. Fərdi qaydada xidm daşıma zamanı sərnişinə maksimum rahatlığın təmin olunmasını, başqa sözlə sərişinin qapıdan –qapıya daşınmasını nəzərdə tutur. Minik avtomobill rində istifadə sərnişinlərə vaxta qənaət etməyə imkan verir. Böyük şəhərlərin əhalisinin çox hissəsi şəxsi minik avtomobillərindən istifadə edirvə bunanla da psixoloji gərginliklərini azaldar vəbununla da digər sakinlərlə daimi kontaktda olmaqdan uzaqlaşırlar. Əhalisi az olan yaşayış məntəqələrində minik avtomobili yeganə yerdəyişmə vasitəsi kimi istifadə olunur. Avtobuslarla müqaisədə minik avtomobilləri sərnişin daşımaların təşkili çox xərc tələb edir və bir çox problemləri qabardır. Minik avtomobilləri ölkədə ekoloji problemləri və şəhər ərazisinin ərazisinin çatışmamazlığı kimi məsələni qabardır.Taksi avtomobilləri sərnişin daşımaları ümumi istifadə də olan avtomobil nəqliyyatla sərnişin daşımalarına aiddir. Taksi avtomobilləri ilə sərnişin daşımaları şəhər və şəhər ətrafı zonalarda yerinə yetirilir. Şəhər ətrafı zonalarda xidmət radiusu yerli icra hakimiyyəti orqanları tərəfindən məhdudlaşdırılır və Bak ı şəhrində 50 km müəyyən olunmuşdur. Rəhbərliklə razılaşma əsasında daha uzaq məsafələrə sərnişin daşımalarının yerinə yetirilməsinə icazə verilir. İri şəhərlərdə ixtisaslaşmış taksomotor nəqliyyat müəssisləri fəaliyyət göstərir .Avtomobil taksilər taksometrlə təchiz olunur **..**taksi'' tanınma nişanları olur. Müştərilərlə hesablaşma qabaqcadan müəyyən olunmuş tariflə aparılır. Sifarişlə sərnişin daşımalarında minik avtmobili taksomotor daşımalarından fərqli olaraq müştəriyə sifariş olan müddətdə xidmət göstərir. Sifarişlə xidmətdə ödəniş istifadə olundğu müddətə görə və bəzən isə mürəkkəb ödəniş , yəni avtomobilin yürüş məsafəsi də nəzərə alınmaqla aparılır. Bəzən sərnişinlər daha yüksək komfortabelli minik avtomobili məsəsən uzunluğu artırılmış kondisioner ,bar .videoqurğu quraşdırılmış „ **limuzin** '' sifariş edirlər . Bəzi hallarda minik avtomobili olmayan müəssisələr rəhbər işçilərə və dəvət olunmş nümayəndə heyyətinə bütün gün ərzində xidmət üçün minik avtomobili sifarış edirlər. İqtisadi təsnifatına görə xidməti minik avtomobilləri kommersiya məqsədli və kommersiya məqsədli olmaya bilər.

Kommersiya məqsədli minik avtomobilləri hüquqi şəxslərə xidmət edir. Kommersiya məqsədi olmayan minik avtomobilləri isə nəqliyyat tələbatı olan dövət və yerli idarəetmə orqanlarına orqanlarına xidmətd istifadə olunur. Bəzi hallarda minik avtomobilləri sürücü ilə birlikdə istifadə olunur. Avtomobillərin saxlanmasına büdcə xərclərini azaltmaq üçünxidməti avtomobillər sürücüsüzistismar olunur.Minik avtomobillərinin icarəsi əhalinin avtomobillərə olan tələbatı ödəmək üçün təşkil olunur. Əhali bu minik avtomobilləri əmək və mədəni-məişət tələbatını ödəmək üçün istifadə edir.

Taksi avtomobilləri ilə sərnişinlərə xidmətin təşkilinin əsas xüsusiyyəti sərnişinlərə bütün gün ərzində xidmətin göstərilməsidir. Vətəndaşlar və təşkilatlar da sifarişlə sənişin daşımalarına özlərinə məxsus avtomobilləri təqdim edirlər.Bu xidməti ANM , həmçinin fərdi sahibkarlar da təşkil edirlər.Qeyd edək ki , xidməti minik avtomobilləri ümumi istifadədə olan avtomobillərə aid edilmir. Belə ki , xidməti avtomobillərin sərnişin kontingenti sət şəkildə məhdudlaşdırılmışdır.

Avtomobil-taksilərlə sərnişin daşımaların texnologiyası

Taksomotor daşımalarının əsas istismar xüsusiyyəti bütün gün ərzində əhaliyə nəqliyyat xidmətinin gpstərilməsidir. Buna görə də sürücü əməyinin təşkilinə və taksi avtomobillərin xəttə buraxılışına və xətdəki işinə əlavə tələblər irəli sürülmüşdür. Taksomotor daşımaların texnologiyası taksiləri xəttə işinin təşkilinin müxtəlif formalarını nəzərdə tutur. Taksi avtomobillərinin kirayələnməsinin əsasən üç formasından istifadə olunur.

13. Taksi avtomobilinin küçədə kirayəlnməsi.Bu halda müştəri yanından keçən avtomobilikirayələyir. Bu sərnişinə tez birzamanda taksini kirayələcəyinə zəmanət vermir. Belə ki , küçədən keçən taksilər təsadüfi və statistik olmaqlaq Puasson qanuna tabe olurlar. Müştərinin taksini kirayələnməsinə orta vaxt sərfi keçən avtomobillər arasındaki intervalın orta qiymətinə bərabərdir. Küçədə taksini kirayələyən sərnişinin hüquqları bəzən pozulur. Məsələn sürücü hər hansı səbədən(əks istiqamətdə sərnişin tapmaq olmur) sərnişindən imtina edir. Həmçinin uşaqlı və baqaj yükü olan sənişin üçün küçədə taksi kirayələməsi nisbətən narahatlıq yaradır. Sürücü üçün də taksinin küçədə kirayəlmməsi ideal variant hesab olunmur. Bu halda sürücü boş yürüş etmiş olur ki , nəticədə yanacaq sərf edir.Taksinin küçədə kirayələnməsi köməkçi metod hesab olunur.
14. Taksinin taksi duracaqlarında kirayənməsi . Bu metoq sərnişin üçün zəmanətli hesab olunur. Taksi duracaqlarında duran taksilər onların kirayələnməsini gözləyirhansı ki , bu duracaqlara digər nəqliyyat vasitələrinin girişi qadağandır. Taksomotor duracaqları taksi avtomobillərinə tələbatın çox olduğu yerlərdə (vağzallarda , aeroportlarda , iri ticarət mərkəzlərin , taaşa zallarının , metro stansiyaların yaxınlığında və digər yerlərdə təşkil olunur. bu taksi duracaqlarında avtomobillər əsasən axın üsulu ilə düzülürlər ki , onların çıxışı rahat olsun. Taksi duracaqlarında sürücülərin xidmət qaydalarına əməl etmələrinə nəzarətin təşkili məqsədilə dispetçer postları qurulur. Küçə və meydanlarda isə tutumu az olan(adətən 5 avtomobil çün) duracaqlartəşkil olunur. Lazım olarsa bu duracaqlar da da dispetçer postları təşkil olunur.Taksi duracaqlarındakı dispetçer postu sifarişlərin sürücülərə ötürülməsi rabitə vasitəsi ilə təmin olnur. Qatar , təyyarə və ya şəhərlərarası avtobusla gələn sərnişinlər üçün isə taksinin duracaqlarda kirayələnməsi ən səmərəli üsul hesab olunur. Belə ki , taksi sürücüləri üeyd olunan nəqliyyat növlərinin hərəkət

cədvəllərini bilirlər və çalışırlar ki həmin vaxtlarda duracaqlarda olsunlar.Bu da sərnişinlərə tez və zəmanətli xidmətin təşkil olunmasına şərait yaradır. Taksi duracaqları təqribi normativlər nəzərə alınmaqla təşkil olunur. Şəhərin çərkəzi hissələrində 1km^2 əraziyə 4 ədəd , qalan ərazilərdə isə bir ədəddən az olmamaqla təşkil olunur.

15. Sifarişlə avtomobil- taksinin verilməsi texnologiyası

Taksomotor daşımalarında istifadə olunan əl çatan rabitə növü avtomobillərdə radiotelefon rabitəsi qurulmasıdır. Son zamanlar iri şəhərlərdə mobil rabitədən istifadə etməklə taksi sifariş olunur. Sərnişinlərə sifarişlə taksi xidətinin təşkili yerinə yetirilmə vaxtında və sifarişin verilmə üsulundan asılı olaraq differensiallaşırılır. Yerinə yetirilmə vaxtına görə sifarişlər t**əcili** (yerinə yetirilməsi sifarişin qəbulundan 60 dəqiqədən çox keçmədən təmin olunmalıdır.), **cari** (yerinə yetirilməsi sifarişin qəbulunda bir saatdan tez olmamaqla yaxın 24 saat müddətində təmin olunmalıdır. **Qabaqcadan** Yerinə yetirilməsinə bir neə sutka qalmış sifarişlərdir. Taksi üçün sifarişlər müxtəlif üsullarla verilə blər. Sifarişin telefonla verilməsi ən perspektivli üsul hesab olunur. Taksi avtomobillərinin xdmətindən istifadə etdikcə,daşımaçının və sərnişinin nəqliyyatdan istifadə mədəniyyəti yüksəldikcə taksinin küçədə kirayələnməsi xidməti tədricən aradan çıxacaqdır. Hal -hazırda daşımaçılar arasında sərnişin üğrunda güclü rəqabət gedir. Bəzi daşımaçılar sifariş vaxtı müştəridən taksi sifariş yerinə getdiyi məsafəyə görə gediş haqqı almır. Beləliklə ,Taksomotor daşımalarında daşımaçılar dörd variantda tarif siyasətini qurmağa çalışırlar.

- daşımaçı sərnişində taksi avtomobilinin yürüşünə görə aldığı haqq adi və hər 1km yürüşə azaldımış miqdarda ola bilər. ;
- sərnişindən gediş haqqı 1-ci varianta analıji alınır lakın onun miqdarı müəyyən həddlə məhdudlanır.
- Daşıma məsafəsindən asılı olmayaraq taksinin verlməsinə haqq ödənilir ;
- Taksinin verilməsinə görə haqq alınmır. Bu halda taksi avtomobillərinə sifarişlər daşımaçının balansında olmayan mərkəzi dispetçer stansiyası tərəfindən qəbul olunur.

Taksi avtomobili epizodik istifadə oluna bilər və buna uyğun gediş haqqı saat hesabı tariflə(bağlanmış müqaviləyə və yol vərəqində aparılmış qeydlərə uyğun) ödənlir. Avtomobil-taksilərin əsaa avadanlığı taksometr adlanır . Bu qurğu sürücünün , avtomobilin xəttə işi haqqında obyektiv məlumat verir, sürücülərin rasional həvəsləndirməsinə imkan verir , gediş haqqını obyektiv təyin edir.Taksometrin üz panelində sayğacın göstəriciləri (KASSA –sərnişinin ödəməli olduğu məbləğ), ümumi yürüş , pullu yürüş , övbə ərzində oturmaların sayı)) qeyd olunur. Sərnişin oturan kimi taksometr qoşulur və gediş haqqı hasablanır. Sərnişin düşən kimi avtomobilin qabaq şüşəsinin sağ küncündə quraşdırılan yaşıl işıq ,,taksi boşdur''avtomatik yanır. Taksometrlər mexaniki və elektron tipli olur. Mexaniki avtomobilin transmissiyasına mütəhərik valla birləşən dişli çarx mexanizmindən ibarətdir.

Avtomobil –taksilərin xətdə iş qrafiki və sürücülərin iş rejimi

Taksi avtomobillərin xətdə iş qrafiki əsas istismar sənədi hesab olunur. Bu qrafiklə günün saatları və bütün gün ərzində xətdəki taksi avtomobillərinin sayı təyin olunur. Qrafik hər ay həftənin xarakterik günləri üçün (adi ,şənbə , bazar) günün saatlarına bölməklə tərtib olunur. Bayram günləri üçün xüsusi qrafik tərtib olunur və direktor tərəfindən təsdiq olunur. Qrafik tərtib olunduqda taksomotor nəqliyyatının işinin fasiləsizliyi əsas götürülür. Qeyd edək ki ,

taksomotor xidmətinə tələbat həftənin şənbə və bazar günləri maksimum həddə çatır və qrafikin tərtibi bu günlərdən başlanır. Taksi daşımalarına olan tələbi günün saatlarına görə böldükdə nəzərə almaq lazımdır ki axşam saatlarında taksi xidmətinə tələb maksimum həddə çatır. Ona görə bu saatlarda xəttə olan bütün avtomobillər texniki cəhətdən saz vəziyyətdə olmalıdırlar. Taksi avtomobillərinə maksimum tələbin olduğu saatlarda taksi avtomobillərin maksimal sayı

$$A_{taksi} = \frac{P_T \eta_h \eta_s}{365\ \alpha_{xç}\ T_n\ z_g}$$

P_T – taksi avtomobillərinə praqnozlaşdırılan tələbat .
T_n - naryadda olma vaxtı.

η_h , η_s - uyğun olaraq həftəli k və saatlı qeyri müntəzəmlilik .
z_g – gündəli oturmaların sayı.

Taksi avtpmobilləri xəttə çıxış və sürücülərin iş qrafikləri.

Əgər istismar olunan parkdakı avtomobilləri müəyyən hissəsi radiolaşdırılıbsa onlar üçün iş qrafiki daxil olan sifarişlərin həftənin günləri və günün saatlarına uyğun ayrı tərtib olunur. Taksi avtomobillərinin sürücülərinin nahar fasiləsinin dəqiq vaxtını təyin etmək mümkün deyil və ona görə təxmini saat 12 -14 aralığında ümumi uzunluğu 45 dəqiqə nəzərdə tutulur. Xətdə olan sürücü göstəriln vaxtda nahar fasiləsinin vaxtını özü müəyyən edir. Taksi avtomobilin xəttdən qayıtma vaxtını da dəqiq qeyd etmək olmur. Qrafikdə göstərilən vaxtdan $\mp 30\ dəqiq$ə ($tez\ və\ gecikm$ə) ola bilər. İki növbəli iş rejimində iki növbə ehtiyat vaxt nəzərə alınmaqla planlaşdırılır. Taksi sürücülərin bir növbəli iş rejimində növbənin uzunluğu iş və istirahət günlərinin növbələnməsi hesabına tənzimlənir. 6iş günü 7 saatdan sonra 1istirahət günü, sonra isə 5 iş günü 7..8 saat olmaqla 2 istirahət günü ,9..9, 5 saatdan iki iş günü 3 –cü gün isə istirahət günü olmaqla iş rejimi təşkil olunur. Gün ərzində növbələrin maksimal sayı $S_{max} = A\alpha_{xç} K_n$ şərtindən hesablanır. Burada K_n – növbəlilik əmsalı ;

Qeyd edək ki , taksi avtomobilləri üçün iş qrafikləri tərtib olunduqda aşağıdakı məhdudiyyıtlər nəzərə alınır:

- Növbələrin byarı bölünməsinə icazə verilmir;
- Növbənin uzunluğu əməyin təşkilinin qəbul olunmuş variantına uyğun və sürücünün avtomobilə təhkim olumasına görə müəyyən olunur.
- Gün ərzində sərnişinlərə xidmətin fasiləsizliyi təmin olunmalıdır.
- Taksilərin xəttə buraxilişi və xəttdən qayıması iş günü ərzində sürücülrə rahat olan vaxtda təmin olunmalıdır;
- Bir gün başlayan növbə sonrakı gün qurtara bilər.
- Nəzarətməntəqəsinin buraxma qabiliyyəti nəzərə alınmalıdır.
- Avtomobillərin xətdən qayıtması taksi avtomobillərinə tələbatın çox olduğu vaxta düşməməlidir.
-

Taksi duracaqları şəbəkəsinin optimallaşdırılması.

Taksomotor duracaqların sayı və onların şəhərlərdə yerləşdirilməsi əhaliyə xidmət keyfiyyətinə və taksi avtomobillərindən istifadə səmərəlliliyinə böyük təsir göstərir. Duracaqların sayının artırılması , taksinin yürüşdən istifadə əmsalının artmasına və sərnişinlərin duracaqlara gəlməsinə sərf olunan vaxtın azalmasına səbəb olur. Lakin bu halda sərnişinin avtomobilə oturma vaxtı artır. Belə ki , taksinin duracağa gəlmə etimalı azalır. Ona görə də taksi duracaqlarının optimal sayının təyin olunmasını sərnişinlərin duracaqda taksi tutmağa sərf etdikləri vaxta görə tapılması təklif olunmuşdur. Bu vaxt özündə duracağa gəlmə t_{dg} və oturmanı gözləmə t_{og} vaxtlarını birləşdirir. ,yəni $\sum t = \min (t_{dg} + t t_{og})$

Qeyd etmək lazımdır ki ,baxılan meyar sərnişinlərə xidmətdə taksomotor nəqliyyatının qeyri məhsuldar vaxt sərfinin minimumu ilə eynidir. Duracaqların sayı artdıqca boş yürüşün uzunluğu azalır ,lakin sərnşinlər əsasən duracaqla toplaşdıqları üçün sərnişin gözləməy vaxt sərfi artır.

Taksi duracaqlarının sayının optimallaşdırılmasına təsir edən amillərdən biri də şəhərdə taksomotor nəqliyyatın sıxlığıdır. Ona görə də məsələ sıxlığın müxtəlif qiymərlərində həll olunur və aşağıdakı məhdudiyyətlər nəzərə alınır:

- Şəhərdə taksomotor nəqliyyatının minimal və maksimal sıxlığı sərnişinlərin taksi tutmağa maksimal və minimal vaxt sərfinə uyğun təyin olunur.
- Duracaqların minimal sayı sərnişinlərin ictimai nəqliyyatdan istifadəsi zamanı onlara qarşı yerdəyişmə lazımlığı ilə tapılır. Bu yerdəyişməyə vaxt sərf sərfi 15 dəqiqədən çox olduğu hallarda yerinə yetirilr.
- Duracaqların maksimal sayı taksinin dayanacağa gəlmə ehtimalının minimal buraxılabilən həddən çox olduğu şərtə əsasən müəyyən edilir.
- Duracaqların sayı tam ədəddir. Qeyd olunan məhdudiyyətlərə əsasən aşağıdakıları yazmaq olar.

$A / H = enitre (A / H_{\min}, A/ H_{max}); \sigma = \text{entire} (\sigma_{\min}, \sigma_{max})$

Aparılmış tədqiqatlar taksomotor duracaqlarının sayının şəhərin taksi avtomobillərin sıxlığından asıllığını aydınlaşdırmağa imkan verir. Şəhər əhalisinin taksi avtomobilıləri təmin olunma normativləri cədvəldə verilmişdir. Cədvəl 1.

Şəhər qrupları	Şəhərlərdə taksilərin söxlığından asılı olaraqavt/100nəfər duracaqların sayı ədəd /10 min nəfər						
	0,4	0,6	0,8	1,0	1,2	1,4	1,6
I	0,64	0,80	0,97	1,11	1,21	1,28	1,33
II	0,5	0,65	0,81	0,93	1.00	1,05	1,08
III	0,49	0,61	0,75	0,88		0,92	0,94
IV	0,45	0,58	0,69	0,83		0,87	0,9

Avtobusla sərnişin daşımalarında keyfiyyətin idarə olunması.

Nəqliyyat xidməti sahəsində əhalinin tələbatının ödənilmə səviyyəsi daşımanın keyfiyyət göstəriciləri sistemi ilə xarakterizə olunur. Dərnişin daşımalarında əsas keyfiyyət göstəriciləri aşağıdakılardır:

- Avtobusun dolma göstəricisi ilə xarakterizə olunan gediş şəraiti ;

- Hərəkət tərkibinin hərəkət müntəzəmliliyi ;
- Sərnişinlərin hərəkətinə sərf olunan vaxt ;
- Hərəkət təhlükəsizliyi .

Sərnişinlərə nəqliyyat xidməti keyfiyyəti səviyyəsinin qiymətləndirilməsi daşıma keyfiyyəti səviyyəsinin normaticləri əsasında aparılır.

Hal-hazırda daşıma keyfiyyəti səviyyəsinin qiymətləndirilməsi NİİAT (Rusiya Federasiyası) tərəfindən işlənmiş normativlər əsasında aparılır.

Avtobusun və rabitənin növündən asılı olaraq nominal sərnişin götürmə hədləri cədvəl №1-də verilmişdir.

Rabitə növü	Avtobusun növü	Avtobusun uzunluğu m	Ayaq üstə duran sərnişinlərin sayı sər/m^2	Nominal tutumda ümumi sərnişinlərin sayı. nəfər.
Şəhərdaxili	kiçik orta böyük ən böyük(qoşalaşmış)	6-7,5 8-9,5 10,5-12 16 və daha çox	ən çoxu 5 nəfər.	37 57 80 118
Şəhərkənarı	kiçik orta böyük ənböyük(qoşalaşmış	6-7,5 8-9,5 10,5-12 16 və daha çox	ən çoxu 3 nəfər	30 42 58 64

Cədvəl 1.

Şəhərdaxili rabitədə işləyən avtobuslarda nominal sərnişin götürmə qabiliyyəti (tutumu)oturacaq yerlərin sayı və salonun boş sahəsində bir ayaqüstə duran sərnişin üçün o,2 m^2 normativ əsasında götürülür. Şəhər avtobuslarında pik saatlarında dolma əmsalı tutum hədlərinə görə avtobusun modelindən asılı olaraq 0,73-0,78 ;

Hərəkət müntəzəmliliyi 98% ;

Sərnişin daşımalarında keyfiyyət səviyyəsinin əsas göstəricisi sərnişinlərin hərəkətinə sərf olunan vaxt hesab olunmaqla aşağıdakı vaxtlardan ibarətdir:

-dayanacağa gəlmə və dayanacaqdan təyinat yerinə getmə vaxtı - t_{day}

- nəqliyyatı gözləmə -$t_{göz}$;

-nəqliyyatda getmə - t_h ;

- başqa marşruta keçmə - $t_{keç}$;

Nəqliyyatın həddindən yüklənməsi nəticəsində ona minməyin qeyri-müntəzəmliliyi ilə əlaqədar əlavə gözləmə vaxtı - t'_g

-dayanacağa gəlmə vaxtı (orta) $t_{day/or}$ = 0?0075 $\left(\frac{2000}{\delta} + \frac{1000\, L_{wm}}{N_{day}}\right)$ (1)

Burada $L_{üm}$ –marşrutların ümumi uzunluğu (düz və əks) ist iqamətdə km.

δ- nəqliyyat şəbəkəsinin sıxlığı km/km^2

Marşrut şəbəkəsinin sıxlığı $\delta = \frac{L_m}{F}$ (2)

Burada L_m - sərnişin marçrutlarının keçdiyi küçələrin uzunluqları cəmi ,km.

F - şəhərin abad hissəsinin sahəsi. Km^2

Nəqliyyatı gözləmə vaxı $t_{göz} = \frac{İ}{2}$ (3)

İ- marşrutda orta hərəkət intervalı dır dəq.

Avtobusların hərəkət intervalı və hərəkət tezliyi marşrutda onların keyfiyyətinin əsas elementləridir. Hərəkət intervalı marşrutun hər hansı məntəqəsindən bir-birinin ardınca keçən iki avtobus arasındakı vaxtdır. $İ = \frac{t_d}{A_m} = \frac{t_d}{V_{is}\ A_m}$ (4)

T_d – avtobusun dövr vaxtı ; A_m – avtobusların sayı ; V_{is} – istismar sürəti ;

Hərəkət intervalının azalması ilə sərnişinlərin dayanacaqda avtobus gözləməyə sərf etdiklərin vaxtın və avtobusun dolması azalır.Hərəkət cədvəlini tərtib edərkən avtobusun növü düzgün seçilməli və sərnişinlərin rahatlığının təmini ilə bərabər avtobusun tutumundan səmərəli istifadəyə imkan verən hərəkət intervalı planlaşdırılmalıdır. Hərəkət tezliyi A_t marşrutun hər hansı məntəqəsindən bir saatda keçən avtobusların sayı dır.

$A_t = \frac{A_m}{t_d} = \frac{A_m V_{is}}{t_d}$ (5)

Sərnişin daşıma keyfiyyəti səviyyəsi əhəmiyyətli dərəcədəhərəkətin təhlükəsizliyi ilə Xrakterizə olunur. YNH səviyyəsinin dinamik dəyişmə əmsalı hərəkətin təhlükəsizlik göstəricisi ola bilər.

$K_{ht} = \frac{1}{1 + \alpha_{V|\ B_0}}$ (6)\

α_{vi}- YNH ilə əlaqədar sərnişinlərin vaxt itkisi əmsalı olub hesabatda 0,2 götürülür ;

B_0 – ANM-də bir milion km -ə düşən cərimə balların sayı ilə ölçülən YNH səviyyəsinin dinamik göstəricisidir. Və $B_0 = 0{,}5 (A_s + \frac{L'_{m\ B_1}}{L_m}$ (7)

A_s - cari ildə ANM-də YNH-nin səviyyə göstəricisi ;(L'_m və L_m uyğun olaraq keçən və cari il üçün avtobusların ümumi yürüşüdür. (miln km)

B_0 - keçən il üçün ANM-də YNH səviyyəsinin dinamik göstəricisi dir ;

$A_s = \frac{n_0}{L_{üm}}$ (8)

N_0 – YNH –də yol hərəkəti qaydalarının pozulmasına görə hesablanmış cərimə balarıdır.

Sərnişinlərə nəqliyyat xidməti keyfiyyətinin qiymətləndirilməsi

Sərnişin daşımalarında avtobusun dolması ,gediə sərf olunan vaxt ,avtobusun hərəkət müntəzəmliliyi və hərəkət təhlükəsizliyi xidmət keyfiyyəti əmsalına birlikdə təsir etməklə sərnişinlərə nəqliyyat xidməti keyfiyyətini qiymətləndirir.

$K_{üm} = K_{\gamma\ K_t\ K_m K_{ht}}$ (9)

Kγ - avtobusun nisbi dolma əmsalı olub dolma msalının normalaşdırılmış qiymətinin həqiqi qiymətinə nisbəti ilə təyin olunur.

$K\gamma = \frac{\gamma_n}{\gamma_h}$ (10)

Sərnişinlərin hərəkətinə sərf olunan nisbi vaxt əmsalı birinci gələn avtobusa miməyin mümkün olduğu əlverişli şərait üçün qoyulan normalaşdırılmış güdiş vaxtının t_n həqiqi şəraitdə gediş sərf olunan həqiqi vaxtat - t_h nisbəti ilə təyin olunur. $K_t = \frac{t_n}{t_h}$ (11)

Normalaşdırılmış əlverişli şərait dedikdə aşağıdakılar başa dqşülür :

Hərəkət qrafikinin pozulmasının olmaması(qrafik əmsalı $K_{q-} = 1$;

Bir nəqliyyat vasitəsindən digərinə minib- düşmənin olmaması ;

Marşrut nəqliyyat şəbəkəsinin sıxlığı $\delta = 2\ km/km^2$;
1-ci gələn avtobusa minmənin mümkünlüyü ;
Hərəkət intervalına əməl olunması ;
Gedişə sərf olunan normalaşdırılmış orta gündəlik vaxtın hesablanması üçün t_n^g = 15 ,85 + 0,5 $\sqrt{F}$ dəqiqə
Avtobus daşımalarında daşımanın keyfiyyəti dörd dərəcəli sistemlə -nümünəvi , yaxşı , kafi və qeyri –kafi xidmət səviyyəsi ilə qiymətləndirilir. Marşrutda avtobusun hərəkət müntəzəmliliyi əmsalı müəyyən müddət ərzində cədvəl üzrə faktiki yerinə yetirilən reyslərin sayınınN_m^f cədvəl üzrə nəzərdə tutulan reyslərin sayına olan nisbət kimi
hesablanır. $K_{m} = \frac{N_m^f}{N_m}$ (12)
cədvəl 2

	Xidmət səviyyəsi	Keyfiyyət əmsalların normativləri				
		Kγ	k_t	K_m	K_{ht}	$K_{üm}$
	Nümünəvi	1,0	1,0	0,98	0,98	0,96
	Yaxşı	0,88-0,94	0,92	0,95	0,85	0.65-0,69
	Kafi	0,78	0,93	0,93	0,7-dən az	0,38
	Qeyri-kafi	0,78-dən sz	0,93-dən az	0,93-dən az		0.38-dən az

Avtonəqliyyat müəssisəsində keyfiyyətin idarə olimçası.

Nəqliyyat xidməti bazarında inkişaf Avtonəqliyyat müəssisələri (ANM) arasında qiymət rəqabətindən çox keyfiyyət uğrunda yaranan rəqabət hesabına baş verir. Adətən sərnişinlər onlara göstərilən xidmətlərə keyfiyyət aspektindən diqqət yetirirlər. Məsələn . kiiçik tutumlu avtobuslardan marşrut taksi kimi istifadə etməklə ənənıvi sərnişin daşımalarını təşkilini nümünə göstərmək olar. Belə arketinq şəraiti sərnişinlərə nəqliyyat xidmətinin bütün keyfiyyət göstəricilərini əsaslı şəkildə yaxşılaşdırılmasını tələb edir. Əks galda daşmçı nəqliyyat xidməti bazarımda rəqabətə tab gətirə bilməz və nəqliyyat xidməti bazarından sıxışdırıb çıxalıcaq. Bunun üçün məcburi sertifikatlaşdırılmanın aparılması kifayət deyil. Onagörə ki, o , yalnız sərnişin daşımalarında normativ tələblərin təmin olunmasına hesablanıb. ANM-də nəqliyyat xidmətinin keyfiyyətinə nəzarət üzrə təlimat aşağıdakı bölmələri əhatə edir:

1.ANBirliyinn rəhbərliyinin dşma xidmətinin keyfiyyətinə görə məsuluyyəti;burada ANM-nin keyfiyyət haqqında siyasəti öz əksini tapır ,rəsmi qaydada sənədləşdirilir , ketfiyyət siyasəti haqqında təlimat hazırlanır və keyfiyyətə cavabdeh olan rəhbər tərəfindən təsdiq olunur: burada ANM-nin xidmət və bölmələrinin məqsəd və vəzifələri ANM-də elan olunmuş keyfiyyət siyasətinə uyğun formalaşdırılır.anm-də keyfiyyət günü müəyyən edilir. ANM-də sərnişinlərə göstərilən xidmət keyfiyyətin analizi keyfiyyət günündə aparılır və nəticələri elan olunur.

2.keyfiyyəin idarə olunma sistemi ANM-də təsdiq olunmuş vahid formaya (təlimata) uyğun rəsmiləşdirilir.

3. Vaxtaşırı kontraktları analiz etmək (müqavilədə göstərilən sərnişinlərə göstərilən nəqliyyat xidməti qaydalarına əməl olunma səviyyəsi.(burada həmçinin sərnişinlərin ərizə , şıkayət və təkliflərin uçotu aprılır.)

4 Layihələndirilən xidmətlərin idarə olunması. Bu bölmə marşrut sisteminin formalaşdırılma qaydalarını , AV AS – da taksi duracaqlarının təşkilini, sərnişin daşımalarının təşkili üçün reqlamentləşdirilən sənədlərin normativ sənədlərin tələbinə uyğun avtomobil taksilərin hərəkət və xəttə çıxış qrafiklərin tərtibi və digər texniki- texnoloji tədbirlər özəksini tapır. Burda həmçinin hər il ANM-nin keyfiyyət proqramının yenilənməsi öz əksini tapır.

5. ANM-də səədlərin idarə olunması fəaliyyəti. Bu bölmədə keyfiyyətə aid sənədlərin tərtibi , rəsmiləşdirilməsi . onların təlimata uyğun qorunması və nəzarəti şərh olunur.

6. Material - texniki ehtiyatların alınması.

7. Yolüstü xidmətlərin idarə olunması.

8. Daşıma prosesinin idarə olunması.Bu bölmədə daşımaların texnoloji prosesə uyğun yerinə yetirilməsi tərtib olunmuş sənədlərdə öz əksini tapmalıdır.

9. Keyfiyyət göstəricilərinin qeydiyyatı.

10. Keyfiyyətə daxili nəzarətin təşkili. Bu ölmədə reyslərin yerinə yetirilməsinə , onların müntəzəmliliynə , taksilərin sifarişlə istifadə olunmasına , yol nəqliyyat hadisələri , yol hərəkəti qaydalarının pozulması. , istismar və hərəkət təhlükəsizliyi şöbələrinin rəhbərlərinin hazırlanması şərh olunur.

Avtomobil taksilərdə gediş haqqının ödəmə qaydaları.

Minik avtomobil taksilərdə gediş haqqı onlarda quraşdırılmış taksometr aparatından istifadə olunmaqla qəbul olunmuş tarifə gedilən məsafə, müştərinin yanında boş dayanmaya və digər şərtlər nəzərə alınmaqla aparılır. Taksometr rəqəmli indikator göstəricili üz panelindən ibarətdir.Taksometrn üz panelində aşağıdakı göstəricilər əksini tapır:

13. Cedilən səfərə görə bura gedilən məsafəyə və boş dayanma vaxtı daxıldır. ödənişi göstərən sayğac.
14. Cəm məbləği göstərən sayğac.
15. oturmaları ,

Xarici ölkələrdə ödənişin müxtəlif xüsusiyyətlərini nəzərə alan taksometrlərdən istifadə olunur: Hər bir sərnişinin faktiki getdiyi məsafəyə uyğun diferensiallaşdırılmış formada gediş haqqını hesablayır. Burada baqaj ,daşımanın təcili olması ,gecə , şəhərətrafı tariflərdən istifadə olunur. Taksomotor daşımalarında taksi avtomobillərində həm mexaniki , həm də elektron taksometrlərdən istifadə olunur. Sənişinin tələbi ilə sürücü ona qəbz verməyə borcludur.

Bilet və qəbzlər.

Sərnişin dlamaları üçün əsas sərnişin daşıma və ya hərəkət tərkibinin fraxtalama müqaviləsinin olmasıdır. Müntəzəm sərnişin daşıma marşrutlarında sərnişinə gediş hüququ verən sənəd biletdir. Bilet xüsusi tərtib olunmuş blankda rəsmiləşdirilir və müvafiq rekvizitləri olur. Biletin

rəngi ,ölçüləri , rekvizitlərin tərkibi ,şrifti , möhür və ştampın olması onun əsli ilə doğruluğunu təsdiq edir və daşımaçı ilə sərnişin arasında daşıma müqaviləsinin olmasını təsdiq etməklə daşımaçının və sərnişinin hüquq vəvəzifə və öhtəlikləeinin qanunla tənzimləyir. Bilet tipoqra fiya üsulu ilə hazırlanır və hər biletin nömrəsi və seriyası olur. Əgər bilet bletçap edən kassa maşınından və ya bilet avtomatından verilirsə bu biletdə bilet çapedən maşının istismar nömrəsi, biletin nömrəsi sərnişin və baqaj daşıma qaydaları göstərilir. Sərnişin daşımalarında aşağıdakı növ biletlərdən istifadə olunur və bu biletlərdə aşağıdakı rekvizitlərin olması vacibdir.

Biletdə REKVİZİTLƏR.

- Bletin adı, nömrəsi və seriyası.;Bileti verənmüəssisəninadı;nəqliyyavasitəsinin növü;gediş haqqının cəm məbləği ;yola saınma tarixi və vaxtı ;təyinat məntəqəsinə çatma tarixi və vaxtı; yerin nömrəsi ; biletin satılma tarixi və vaxtı ;biletin qüvvədə olma vaxtı ; sərnişinin ad,familiyası və atasının adı. Doğulduğu tarix , il və yer; şəxsiyyəti təsdiq edən sənəd və s.

Biletlər:
bilet forma №1 rəngi narıncı. tarix və vaxt qeyd olunmaqla şəhərətrafı və şəhərlərarası daşımalarda istifadə olunur.
Bilet forma№ 2 rəngi narıncı şəhər və şəhərətrafı daşımalarda müəyyən olunmuş müddətdə açıq tarix və vaxt .
Bilet forma№ 3. Birdəfəlik bilet şəhər və şəhərətrafı daşımalar üçün.
Bilet forma № 4. Uzun müddətli istifadə üçün Göstərilən müddətdə şəhər və şəhərətrafı daşımalarda.
Bilet forma № 5 . şəhər və şəhər ətrafı uzunmüddətli istifadə qeyd olunmuş məbləğ həcmində
Bilet forma № 6. Biletin qüvvədə olduğu müddətdə şəhər və şəhərətrafı marşrutlarda sayda qeyri-məhdud sayda gedişdə
Bilet forma №7. Şərnişinin adı göstərilməklə birdəfəlik bilet.
Şəhər daxili daşımalarda birdəfəlik biletlərdən istifadə olunur, sürücü və ya konduktor tərəfindən satılan bu biletlər tipoqrafiya üsulu ilə hazırlanır və hər rulona 1000 ədəd yığılır. və kassanın sarğılarında yerləşdirilir. Bilet çap edən maşınların inkişafı qurşaq biletlərin istifadəsini dayandırdı. Baqaj daşımaları baqaj qəbzinin verilməsi ilə rəsmiləşdirilir. Qəbzlər nəqliyyat müəssisəsinin sifarişi əsasında hazırlanır

Sərnişinlərə sifarişlə avtomobil taksi xidmətinin təşkili. Texnologiyası

Sərnişinlərə sifarişlə avtomobil taksi xidməti avtomobil taksidən istifadə vaxtından və sifarişlərin qəbulu üsulundan asılı olaraq differensiallaşdırılır. Sifarişlər icra olunma vaxtından asılı olaraq bölünür :

v. Təcili bu halda sifarişin yerinə yetirilməsi onun qəbulundan 60 dəqiqədən çox keçməyərək yerinə yetirilməlidir.
w. Cari . Sifariş qəbul edildiyi andan bir saatdan tez olmamaqla yaxın 24 saat müddətində icra olunmalıdır.

x. Qabaqcadan Bu halda sifariş icara olunmasına bir neçə gün qalmış verilir. Avtomobil taksi sifarişi müxtəlif üsullarla verilə bilər. Adətən sifarişlərin dispetçer tərəfindən telefonla qəbul edilməsi ən perspektivli hesab olunur. Əhaliyə avtomobil taksi xidməti inkişaf etdikcə ,əhalinin nəqliyyatda stifadə mədəniyyəti inkişaf etdikcə əhalinin və müəssisələrin telefonlaşdırma səviyyəsi yüksəldikcə avtomobil taksilərin küçələrdə və duracaqlarda kirayənməsi tədricən aradan qalxacaq. Hal -hazırda iri şəhərlərdə simsiz mobil telefon rabitəsi fəaliyyət göstərir. Sifarişlərin sürücülərə ötürülməsində bu rabitədən istifadə olunması iqtisadi cəhətdən çox səmərəli hesab olunur.Qabaqcadan sifariş sərnişinin özü və ya onun nümayəndəsi tərəfindən sərnişinin ofisindən verilə bilər. Əgər sərnişin taksi xidmətindən mütəmadi istifadə edirsə onda taksi xidməti saat hesabı tariflə qeydə alınır. Sifarişlə avtomobil taksi xidmətindən istifa dənin bir sıra iqtisadi xüsusiyyətləri var. Sifariş icra olunduqda taksi avtomobilinin hərəkətinə texoloji baxımdan iki reys kimi baxmaq olar: 1-ci boş avtomol göstərilən ünvanda müştəriyə yaxınlaşır.2-ciavtomobil sərnişinlə hərəkəti davam etdirir. Sifarişlə avtomobil –taksi xidməti təşkil olunduqda haqq təkcə avtomobilin sifarişçinin sərəncamına gəlməsinə görə deyil nəm də edilən yürüşə görə ödənilirdi. Bu cür xidmət pullu yürüş əmsalının xeyli artmasına səbəb oldu.və nəticədə taksi avtomobillərin istifadə göstəriciləri xeyli yaxşılaşdı. Daşımaçılar arasında olan rəqabətə görə sifarişə görə haqqın ödənilməsi ləğv olundu. Beləliklə avtomobil taksi xidmətindən istifadə sində tarif siyasətinin qurulmasında dörd variant mümkündür:

80. Sərnişin haqqı bir reys ərzində taksinin etdiyi yürüşə görə ödəyir.(taksinin sifarişçıyə gəlməsi haqqı azldılmaqla və ya 1km yürüşün dəyərində güzəştlər tətbiq edilməklə)
81. Taksinin verilməsi 1-ci varianta analojidir lakin taksnin sifariş . yerinə gəlməsi haqqı müəyyən məbləğ həddində məhdudlaşdırılıb.
82. Taksinin sifariş yerinə gəlməsinə görə haqq yürüş məsafəsindən asılı deyil
83. Sifarişə görə haqq alınmır. Bu variant adətən sifarişlər mərkəzləşdirilmiş qaydada qəbul olunduqda tətbiq olunur və dispetçer xidməti daşımaçının balansında olmur.

Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarınlın sertifikatlaşdırılması.

Sertifikatlaşdırma latın sözü olub ,,düzgün edilmişdir’’mənasını verir’’Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarının sertifikatlaşdırılması dedikdə , daşımaçının sərnişinə göstərdiyi xidmətin müəyyən olunmuş tələblərə uyğunluğunun müvafiq təşkilat (sertifikatlaşdırma hüququ olan) üçüncü tərəf tərəfindən yazılı təsdiqi başa düşülür. Sertifikatlaşdırma məhsulun və xidmət fəaliyyətinin normativlərə müəyyən olunmuş tələblərə uyğunluğuna əminlik yaradan və nəticəsi yazılı təsdiqini tapan prosesdir. Əsas şərt odur ki, məhsulun və xidmətin keyfiyyətinə zəmanəti üçüncü şəxs tərəfindən verilir.Sertifiklatlaşdırma üzrə milli orqan AZS öz fəaliyyətini müəyyən olunmuş normativlərə uyğun olaraq səlahiyyətləri çərçivəsində respublikamızda qüvvədə olan qanunvericiliyə uyğun yerinə yetirir. Müəyyən oliunmuş bu tələblər xidmət keyfiyyətinin , hər şeydən əvvəl sərnişinlərin həyat və

sağlamlığının təmin olunmasına və ətraf mühitin qorunmasına hesablanıb. Buna görə də sertifikatlaşdırma aşağıdakı məqsədlərlə aparılır.

- əmtəə bazarında müəssisə və təşkilatların normal fəaliyyəti üçün şərait yaratmaq ;
- beynəlxalq iqtisadi ,elmi –texniki əməkdaşlıqda və beynəlxalq ticarətdə iştirak etmək ;
- normativ tələblərə uyğun xidmət və məhsulu seçməkdə istehlakçılara şərait yaratmaq ;
- Istehlakçıları istesalçıların keyfiyyətsiz məhsulıundan və xidmətindən qorumaq ;
- məhsulun və xidmətin ətraf mühitə və insanların həyat və
- sağlamlıqlarına , əmlaklarına zərərli təsirinə nəzarət. ;
- məhsul və xidmətin istehsalçının elan etdiyi göstəricilərə uyğunluğunu təsdiq etmək.

Avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin sertifikatlaşdırmasının normativ əsasını istehlakçıların hüquqlarının qorunması haqüqında Az. Respublikasının qanunu , Avtomobil nəqliyyatı haqqında Az. R-nın Qanunu , və s.

Sertifikatlaşdırma məcbari və könüllü ola bilər. Məcbarı sertifikatlaşdırma qanunvericiliyin tələblərinə uyğun dövlət tərəfindən keçirilir.Əvvələr Rusiya Federasiyasında da avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin sertifikatlaşdırılması icbari qaydada keçirilməsi nəzərdə tutulmuşdur. Lakin tələb olunan səviyyədə normativ təminatı olmadığı üçün 2003-cü ildə avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin sertifikatlaşdırılması dayandırılmışdır. Lakin mütəxəssislər avtomobil nəqliyyatının kifayət qədər yüksək təhlükəsizliyini nəzərə alaraq bu sertifikatlaşdırma yenidən bərpa olundu. Könüllü sertifikatlaşdırmanı bu sertifikatlaşdırmanın keçirilməsi səlahiyyətlərini öz üzərinə götürmüş hüquqi şəxslər keçirirlər və daşımaçıya Sertifikatlaşdırmanı keçməsi haqqında xüsusi tələblərə uyğun tərtib olunmuş blank verilir. Uyğunluq sertifikatında və ona əlavədə göstərilir : daşımaçının adı , verilmə tarixi ,etibarlılıq müddəti , uyğunluq sertifikatın verildiyi xidmətin adı və nişanı .Uyğunluq sertifikatın blankı və ona əlavə müəyyən olumuş qaydalara uyğun doldurulmalıdır. Sertifikatlaşdırmanın müddəti sertifikatlaşdırmanın nəticəsinə və sertifikatlaşdırma haqqında sənədlərin etibarlılıq müddətinə görə təyin olunur. Daşımaçıya sertifikatlaşdırmanın aparıldığı işlərin yerinə yetirilməsidə uyğunluq nişanından istifadə üçün lisenziya verilir. Uyğunluq nişanı müəyyən olunmuş qaydada qeydiyyatdan keçirilir .Daşımaçı uyğunluq nişanından müxtəlif sənədlərdə , blanklarda , biletlərdə , qəbzlərdə ,müqavilələrdə, infarmasiya materiallarında və sertifikasıya xidmətinin tələb olunduğu digər yerlərdə istifadə edə bilər. Məcburi sertifikatlaşdırmanişa nı Azərbaycan Respublikasının bütün ərazisində qüvvədədir. Sertifikatlaşdırmada üç qrup sənəddən istifadə olunur. Sistemi təşkil edən sənədlər ,sertifikatlaşdırma sisteminin normativ əsaslaranı təşkil edən sənədlər və sertifikatlaşdırılmanın keçirilməsi üçün əsas olan (qanunvericilik aktları , avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında xidmətlərin qaydalar və standartlar , sanitar və yanğın təhlükəsizliyi qaydaları , və s.) sənədlər Sertifikatlaşdırmanın keçirilməsi üçün əsas olan sənədlər sertifikatlaşdırma sisteminin əsas sənədlər hesab olunur. Sertifikatlaşdırma prosesi daşımaçının sertifikatlaşdırma orqanlarının birinə ərizə ilə müraciəti ilə başlayır və 15 gün müddətində sertifikatlaşdırılmanın keçirilməsi və imtiuna səbəbləri göstərilməklə imtina haqqında qərar qəbul edilir:xidmətlərin müəyyən olunmuş tələblərə uyğun olmasının qiymətləndirlməsi ; sertifikatın verilməsi və ya imtinası haqqında qərın qəbul edilməsi ;sertifikaktın və uyğunluq nişanından istifadə haqqında lisenziyanın verilməsi ;Sertifikatın qüvvədə olduğu müddətdə sertifikatlaşmış xidmətə müfəttiş nəzarəti.Sertifikatlaşdırmanı sertifikasiya orqanı – mmüxtəlif regionlarda fəaliyyət göstərən və sertifikasiya sistemində akkreditasiya olan hüquqi şəxs keçirir. Daşımaçı müstəqil formada sertifikatlaşdırma orqanına mürüciət edə bilər. Bir neçə orqanı olan sertifikatlaşdırma sistemi mərkəzi orqanda birləşir və bu qrqanın nəzdində şura yaradılır.Sertifikatlaşdırma orqanına

olan əsas tələb onun istehlakçıdan , istehsalçıdan və dövlətdən asılı olmamasdır Yəni müstəqil olaraq üçüncü tərəf kimi iştirak edir. Sertifikatlaşdırma üzrə ekspert ali təhsilli , bu sahə üzrə praktiki təcrübəyə malik olmaqla xüsusi kurs keçməli və akkreditasiyadan keçmək haqqında vəsiqəsi olmalıdır. Sertifikatlaşdırma orqanı heç bir icra strukturunun tərkibinə daxil olmayaraq müstəqil hüquqi şəxs olurlar. Sertifikatlaşdırma ödənişli əsaslarla həyata keçirilir. Ödəniş haqqı tariflə və sertifikatlaşdırma orqanı ilə bağlanmış müqavilə əsasında müəyyən olunur. Sertifikatlaşdırma zamanı əsasən sərnişin daşımalarızamanı normativ tələblərə əməl olunma şərtləri yoxlanılır. Ekspert bu yoxlamaları bir başa ANM- də və avtobus marşrutlarında təşkil edir : Hərəkətin təhlükəsizliyi üzrə daşıma sənədlərini araşdırır , daşıma personalının təcrübəsinə olan tələbləri öyrənir, nəqliyyat vasitələrinin, yol qurğularının texniki vəziyyətinə qoyulan tələbləri , texniki – istismar sənədlərin doldurulma qaydalarını , sürücülərin tibbi müayinədən keçməsini , nəqliyyat vasitələrinin texniki baxışdan keçməsini və s. yoxlayır Sərnişin daşımalarında sertifikasiya icazə verilən 2 sxemdən biri üzrə aparəılır. Avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşımalarında sertifikatlaşdırma ИСО-МЭК təlimatlarına və ИСО standartlarının 9000 və uyğun aparılır. 10000 seriyalarına
Rusiya federasiyasında gətirilməsindən altı aydan çox keçmiş nəqliyyat vasitəlertifikatlaəri məcburi sertifikasiyadan keçməlidir.

84. **Sərnişin avtonəqliyyat vasitələrinin sürücülərinə dair tələblər**

85. *3.1. Avtobuslarla sərnişin daşımalarına "D" kateqoriyası üzrə nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi olan (yaşı 23-dən az və 65-dən çox olmayan və avtonəqliyyat vasitələrini idarə etmək sahəsində təcrübəsi beş ildən az olmayan), "DE" kateqoriyası üzrə nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi olan (yaşı 26-dan az və 65-dən çox olmayan və "D" kateqoriyasına daxil olan avtonəqliyyat vasitələrini idarə etmək sahəsində təcrübəsi üç ildən az olmayan) sürücülər buraxılırlar.* **[6]**

86. 3.2. Taksi minik avtomobilləri ilə sərnişin daşımalarına "B" və ya "BE" kateqoriyaları üzrə nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi olan, yaşı *21-dən az olmayan, iki ildən artıq müddətdə mülkiyyətində və ya digər qanuni əsaslarla istifadəsində (icarə, etibarnamə və s.) olan avtonəqliyyat vasitəsini idarə edən* sürücülər buraxılır.**[7]**

87. 3.3. Ümumi istifadədə olan avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarında istismar edilən avtonəqliyyat vasitələrinin~~, o cümlədən taksi minik avtomobillərinin~~ sürücüləri Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən peşə fəaliyyətinə və davranışına dair təsdiq olunmuş xüsusi proqram üzrə hazırlıq keçməli, habelə avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarını tənzimləyən normativ hüquqi aktlar barədə zəruri biliklərə malik olmalıdırlar. *Taksi minik avtomobillərinin sürücüləri etik davranış və avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarını tənzimləyən normativ hüquqi aktlara dair xüsusi hazırlıq keçməlidirlər. Taksi minik avtomobillərinin sürücüləri üçün xüsusi hazırlığın keçirilməsi qaydası, proqramı və müddəti Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən müəyyən edilir. Xüsusi hazırlıq Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən təşkil edilir və keçirilir.* **[8]**

88. 3.4. Avtobus və taksi sürücüsü alkoqol, narkotik və güclü təsir göstərən digər maddələrdən istifadə edib-etməməsinin və ümumi səhhətinin yoxlanılması üçün yol vərəqəsində qeyd edilməklə reysqabağı tibbi müayinədən keçməlidir.

89. 3.5. Sərnişin daşımalarını yerinə yetirən sürücüdə aşağıda göstərilən şəxsi sənədlər və nəqliyyat vasitəsinin sənədləri olmalıdır:

90. 3.5.1. müvafiq sərnişin avtonəqliyyat vasitəsini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi;

91. 3.5.2. avtonəqliyyat vasitəsinin qeydiyyat şəhadətnaməsi;

92. 3.5.3. avtonəqliyyat vasitəsinin *qanunla müəyyən edilmiş hallarda* dövlət texniki baxışından keçməsi, habelə texniki vəziyyətinin reysqabağı yoxlanılması haqqında sənəd;

93. 3.5.4. avtonəqliyyat vasitəsi sahiblərinin mülki məsuliyyətinin icbari sığortası və sərnişin daşımaları xidmətini həyata keçirən avtonəqliyyat vasitələri ilə daşınan sərnişinlərin (şəhərdaxili və ya qəsəbədaxili daşınan sərnişinlər istisna olmaqla) fərdi qəza sığortası müqaviləsinin "İcbari sığortalar haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanununa uyğun olaraq bağlanmasını təsdiq edən icbari sığorta şəhadətnaməsi;**[9]**

94. 3.5.5. müəyyən edilmiş formada yol vərəqəsi;

95. 3.5.6. avtonəqliyyat vasitəsi üçün verilən lisenziya kartı;

96. 3.5.7. *icarə və ya digər əşya hüquqlarına dair müqaviləsi*, etibarnamə (daşıyıcı avtonəqliyyat vasitəsinin sahibi olmadıqda); **[10]**

97. 3.5.8. sürücünün qaz balonlu sərnişin avtonəqliyyat vasitələri ilə təhlükəsiz işləməyə dair təlim keçməsi haqqında vəsiqə (şəhadətnamə), avtonəqliyyat vasitəsində quraşdırılmış qaz balonlarının müayinədən keçməsi və nəqliyyat vasitəsinin qaz yanacağı ilə işləməyə uyğunlaşdırılması haqqında akt.

98. 3.6. Sərnişin avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq sərnişin daşımalarını yerinə yetirən sürücüdə əlavə olaraq aşağıdakı sənədlər olmalıdır:

99. 3.6.1. xarici dövlətlərin vizası (zəruri olduqda) olan vətəndaş pasportu;

100. 3.6.2. taxoqrafın çap edilmiş qeydləri (taxoqramlar);

101. 3.6.3. tibbi sığorta şəhadətnaməsi;

102. 3.6.4. sərnişin avtonəqliyyat vasitəsinin ekoloji və təhlükəsizliyi normalarına uyğunluğu haqqında sertifikatlar (daşımaların yerinə yetirildiyi xarici dövlətlərdə tələb olunduqda);

103. 3.6.5. müntəzəm və ya qeyri-müntəzəm sərnişin daşımalarının xarici dövlətin (dövlətlərin) ərazisindən keçməklə yerinə yetirilməsi üçün beynəlxalq marşrutlar üzrə icazələr (tələb olunduqda).

İstifadə olunan ədəbiyyat

1.Cavadov Ə. Ə., Bayramov M., Məmmədov R. M. Avtomobil sərnişin daşımaları.Bakı-2004

2. Cavadov Ə. Ə., Bayramov M. İ. Avtomobil sərnişin daşımalarının texnologiyası, təşkili və idarə olunması. Bakı-1994.

3. Гудков В. А., Миротин Л. Б. Пассажирские автомобильные перевозки. 2006

4.Гудков В. А., Миротин Л. Б. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. М. Транспорт-1997

5. Спирин И. В. Городские автобусные перевозки. 2006

6. Спирин И. В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. 2010

7.İnternet resursları.